

N°57 avril 2019

# mach 2.02

ASSOCIATION DES PROFESSIONNELS DE CONCORDE ET DU SUPERSONIQUE



2 mars 1969

1er vol de Concorde



## 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, 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, Michel Rétif.
- **Secrétaire Générale :** Aline Weyl.
- **Secrétaires Adjointes :** Pierrette Cathala, Gérard Duval, Patrick Sevestre.
- **Trésorier :** Philippe Borentin.
- **Trésoriers Adjointes :** 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.

# Revue Mach 2.02 N°57, avril 2019

- 1 SOMMAIRE**
- 2 EDITORIAL DU PRESIDENT**
- 3 50 ANS ET UN PEU AVANT**  
Par Pascal Chenu
- 8 MECANIQUE POINTUE POUR AVION POINTU & ENTRETIEN AVEC MICHEL RETIF**  
Par Pascal Chenu
- 15 50ème ANNIVERSAIRE DE CONCORDE EN ALLEMAGNE**  
Par Jean-Louis Chatelain
- 21 ILS FONT VIVRE LE MYTHE 50 ANS APRES ...**  
Par Christophe Guillaumin
- 22 LA VIE EN JAUNE POUR LE SIERRA ALPHA**  
Par André Rouyaroux
- 24 EVENEMENT AU MUSEE DE L'AIR**  
Par Annick Moyal et Jany Bellat
- 29 TOUR DU MONDE RECORD VERS L'EST**  
Par Guy Cervelle
- 34 ça S'EST PASSE SUR CONCORDE**  
Par Jean-Loup Agopian
- 36 CARNET GRIS**
- 38 29ème ANNIVERSAIRE DE L'APCOS**  
Par Jany Bellat
- 39 EBLOUISSANTE VENISE**  
Par Ginette et Jean Rousseau
- 42 PRODUITS DERIVES APCOS**
- 44 VISITE DU MUSEE YVES SAINT-LAURENT**  
Par Danièle et Lionel Roux
- 47 VISITE DE LA COLLECTION BÜHRLE**  
Par Ginette et Jean Rousseau
- 51 MUCHA**  
Par Jany Bellat
- 53 CONTACTS & CALENDRIER 2019**

## EDITORIAL



C'était le 2 mars 1969. Le prototype de Concorde effectuait son premier vol. Depuis plus de 6 ans le programme supersonique s'invitait dans les journaux télévisés, à l'occasion d'une crise avec l'Angleterre (*déjà*) ou d'un reportage sur cet engin si particulier dont on se demandait s'il volerait un jour. Et ce 2 mars, quel enthousiasme devant la machine qui vole et qui vole bien comme le dira André Turcat à juste titre.

Aujourd'hui on constate que l'enthousiasme de la fabuleuse décennie 60 -70 est bien loin. Les avions se ressemblent tous et l'espace devient une affaire militaire ; la « Space force » de Trump est en marche. Tout projet industriel, avant d'être lancé, doit faire d'une étude de marché qui n'empêche pas, malgré tout, les échecs (*voir l'A380*). N'est-ce pas pour cette raison que Concorde, chef d'œuvre des années 60, reste mythique ? Ne personnifie-t-il pas une époque où tout était possible, ou au moins envisageable ?

2 mars 2019, le cinquantenaire. De nombreuses manifestations ont été organisées à Paris, (*Musée de l'Air, Musée Delta, Air France*), à Toulouse (*Cap Avenir Concorde, Aeroscopia*) ainsi qu'à Sinsheim où Jean-Louis Chatelain a su représenter l'Apcos avec talent. Pour cette grande occasion, l'Apcos a été sollicitée par le Musée de l'Air et par Air France et c'est heureux. La manifestation au MAE nous a permis de nouer des liens amicaux avec l'AAMA ainsi qu'avec le groupe Mach2 de Facebook de Nathalie Delahayes que je remercie pour son aide. Un grand merci aux 57 ancien(ne)s professionnel(le)s de Concorde qui se sont rendu(e)s au Bourget pour accompagner les visiteurs du Hall Concorde.

J'ai réalisé, à l'occasion de cet anniversaire, que l'Apcos était seule en mesure de proposer des informations techniques et historiques validées et présentées par les divers métiers que regroupe notre association. A l'heure où l'on s'interroge sur notre avenir, c'est un encouragement pour poursuivre nos activités patrimoniales.

Je remercie Pascal Chenu qui s'est impliqué depuis des mois dans la réalisation de ce spécial « premier vol ». Il nous permet de rendre hommage à Michel Rétif, grand ancien et ami, fondateur de l'APCOS, dernier représentant de l'équipage de légende qui a décollé Concorde pour la première fois le 2 mars 1969.

*Grange*

Ont réalisé ou contribué à la réalisation de cette revue :

**Jean-Loup Agopian, Jean-Paul André, Alain Baron, Jany Bellat, Philippe Borentin et le site « lesvolsdeconcorde.com », Frédéric Buczko, Guy Cervelle, Bernard Charles, Jean-Louis Chatelain, Pascal Chenu, Pascal Crapet, Pierre Grange, Christophe Guillaumin, Albert Leblanc, Jean-François Louis, Hubert Michaut, Annick Moyal, Alain Piccinini, Michel Rétif, André Rouayroux, Ginette et Jean Rousseau, Danièle et Lionel Roux, Patrick Sevestre, Aline Weyl.**

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

### 50 ANS ET UN PEU AVANT



**Par Pascal Chenu**  
**Membre associé**

**1969**, Trois évènements majeurs orientés vers le ciel et bien plus haut ont marqué cette année-là ! Le 9 février, le 1<sup>er</sup> jumbo Boeing 747 effectue son 1<sup>er</sup> vol. Il a révolutionné le transport aérien. Le 21 juillet, Neil Armstrong est le 1<sup>er</sup> homme à marcher sur la lune. Entre ces deux évènements, il en est un qui nous touche tous plus directement : Le premier vol de Concorde 001 le dimanche 2 mars. L'oiseau blanc, comme il sera bien nommé plus tard, s'envole pour un grand tour de piste autour du terrain de Toulouse-Blagnac. Tout comme l'exploit de Neil Armstrong, l'évènement est suivi mondialement.

Mais avant d'en arriver là, de nombreux hommes et femmes ont dû relever des défis technologiques dont certains ont retardé l'année même du 1<sup>er</sup> vol.

**2019**, nous voici 50 ans plus tard...fichtre ! Presque mon âge...re fichtre ! Tous les Concorde encore sur pattes sont à la retraite et honorent quelques musées plus ou moins lointains. Aujourd'hui, toutes les personnes qui ont participé de près ou de loin à l'aventure du supersonique, que ce soit pour son développement ou pour son exploitation commerciale, n'oublieront jamais cet avion si attachant. Avez-vous remarqué d'ailleurs que tout le monde dit toujours communément « le » Concorde ou tout simplement « Concorde », comparé aux autres appareils. Cet avion est assurément un article bien défini.

Article plus défini encore, « le » Concorde dont nous célébrons les 50 ans du premier vol est le prototype 001 – F-WTSS – Celui par qui tout a commencé et pour qui j'ai toujours eu un petit faible. Peut-être est-ce parce que depuis tout jeune je lui rendais visite régulièrement au musée de l'air.

A travers quelques photos historiques, j'ai souhaité évoquer partiellement la période qui a précédé le 1<sup>er</sup> vol, c'est-à-dire l'assemblage et la mise au point au sol de ce démonstrateur. L'assemblage de l'avion a débuté en 1966 dans un hangar du côté de l'aéroport du terrain de Toulouse. Plus exactement sur la ville de Blagnac, de l'autre côté des pistes par rapport aux usines de Sud Aviation à Saint Martin du Touch. L'assemblage final de l'appareil dans le hangar de Saint Martin a duré une année environ. S'en suivit une longue période de modifications et de mises au point jusqu'au grand jour du dimanche 2 mars 1969.

Bien entendu, le 1<sup>er</sup> vol fut une étape certes importante, mais finalement qu'une étape ouvrant la longue période des essais en vol et de certification de type. Mais cela est une autre histoire dans l'histoire.

Il y a 50 ans donc, et un peu avant...

Les premières machines-outils à commandes numériques utilisées dans l'aéronautique en France furent pour le programme supersonique. Cette innovation permit d'usiner de grandes pièces en aluminium AU2GN, limitant ainsi le nombre de pièces de fixations pour optimiser au final le poids de l'avion et sa résistance aux grandes vitesses.

Le CEAT, Centre d'Essais Aéronautique de Toulouse fut créé en 1940 et rattaché à la DGA (Délégation Générale de l'Armement). Installé dans le quartier de Toulouse Jolimont dans un premier temps, puis sur la commune de Balma, il a pour vocation de tester toutes sortes d'équipements aéronautiques en vue de leur installation sur de nouveaux appareils : les essais réalisés sont de tous ordres : test de train d'atterrissage à l'impact, projection de volatiles sur des pare-brises de cockpit, test de nouveaux matériaux à travers des efforts de traction sur des éprouvettes. On y teste aussi des sections ou parties de fuselages suspendues et lâchées à quelques mètres pour en étudier la résistance et la déformation à l'impact. Le test d'essais statiques est un des plus imposant et impressionnant en terme d'installation. Une cellule quasi complète est torturée jusqu'à la rupture en vue de vérifier le nombre de cycles qu'un futur avion sera capable de tenir.

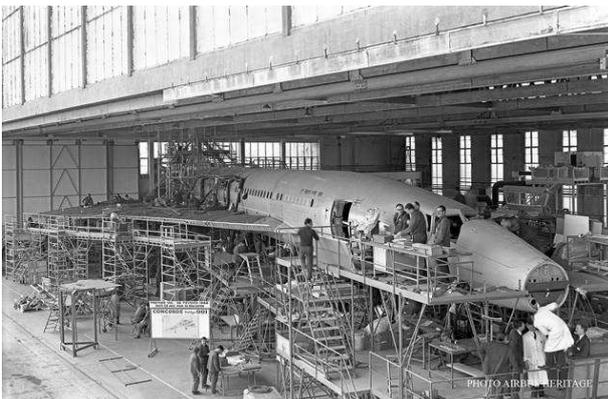


## TEMOIGNAGE



Cette photo montre l'installation, au CEAT, de la cellule d'essais de Concorde dont les équipements ont par ailleurs subi tous les tests cités plus haut. Il a fallu développer de nouveaux moyens et bancs d'essais en relation avec le domaine de vol spécifié de Concorde. Par exemple, à Mach2 prolongé, des contraintes thermiques se développent dans la cellule. Pour reproduire ces contraintes sur la cellule d'essais, une installation électrique spécifique de 30 000 kW a été mise au point.

**Janvier 1967. Tests de pressurisation : un périmètre de sécurité est dressé par un mur de ballots de paille. Son but est de prévenir d'une éventuelle dépressurisation pendant le test qui pourrait projeter violemment un élément de l'avion (trappe, porte, hublot...) c'est d'ailleurs ce qui arriva à une trappe d'évacuation équipage !**



**Avril 1967. Assemblage final en cours et bien avancé du prototype et plus particulièrement, installation du nez basculant. Les trains d'atterrissage sont montés depuis le mois précédent.**

**Il est intéressant de noter l'information sur le panneau en bas de la photo : « Premier vol : 28 février 1968. Reste 10 mois pour sa réalisation ». La réalité des dates fut autre.**

**Juin 1967. La visière est installée sur le nez ; Nez réalisé par l'entreprise française Brochier de la région Rhône Alpes et spécialisée dans le tissage de la fibre de verre. Elle fabriqua les nez de tous les Concorde.**

*Voir « Le métier Jacquard, à la pointe de Concorde » revue Mach2.02 N°53*

**24 novembre 1967 : les sorties du hall d'assemblage nécessitaient l'emploi d'un outillage fixé sur le train avant. En levant le train avant, l'avion pivotait vers l'arrière afin de baisser la hauteur du plan vertical. L'avion était ainsi tracté pour sortir du hall. Peu visible sur la photo, il est à noter que le nez a été démonté et les tuyères des quatre moteurs pas installées probablement pour éviter d'éventuels frottements au sol lors du pivotement de l'appareil.**

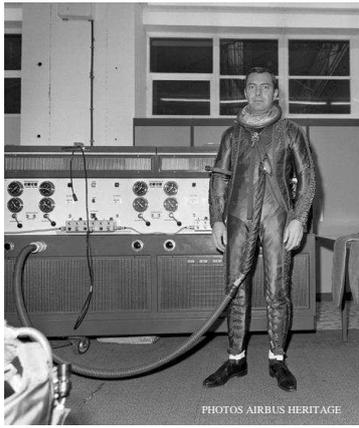


## TEMOIGNAGE

En vue des vols d'essais à très haute altitude, les membres de l'équipage étaient équipés de combinaisons spéciales rappelant celles des astronautes.



**André Turcat accède à l'avion équipé de sa combinaison. Le but est de tester et de valider la compatibilité et la praticité de cette combinaison dans le cockpit. Notez la caméra d'époque en bas à gauche de la photo.**



**Henri Perrier s'équipe et teste sa combinaison en salle de préparation.**



**Juin 1968 : Henri Perrier est installé devant sa console de travail dans l'avion. Il valide également la compatibilité et la praticité de sa combinaison en s'assurant qu'il accède facilement à toutes les commandes.**



**4 février 1968 : Essais et mise au point des moteurs Olympus sur l'aire de points fixes équipée de grands déviateurs de jets et de bruits. Il semblerait que certaines tôles n'aient pas résisté à la première mise en puissance des moteurs et qu'elles se seraient véritablement envolées.**

**Août 1968. Photo de communication présentant l'équipage. Jacques Guignard tient la check-list « Concorde prototype ». A noter que des doublures étaient désignées en cas d'indisponibilité de Michel Rétif et Henri Perrier. Yves Pingret aurait pu remplacer Michel Rétif et Claude Durand aurait pu remplacer Henri Perrier.**



## TEMOIGNAGE



**4 novembre 1968 : Essais de roulage à grande vitesse sur la piste 33 gauche**

Un certain nombre d'essais de roulage à plus ou moins grande vitesse furent nécessaires pour la mise au point des freins et pour la synchronisation des moteurs. Cette piste d'une longueur de 3 500 mètres fut construite initialement pour les essais de Concorde. Elle servira aussi par la suite pour les essais des avions de la famille Airbus.

**31 décembre 1968. L'équipage pose devant l'avion deux mois avant le 1<sup>er</sup> vol. Cette photo montre une des particularités du prototype, à savoir l'ouverture de la porte vers l'arrière et non vers l'avant comme sur n'importe quel autre appareil. La photo est prise sur l'aire de point fixe moteur.**



**2 mars 1969, le grand jour. Après s'être aligné sur la piste 33 gauche de Toulouse-Blagnac, « Concorde 001 » s'élance et parcourt 1400 mètres de cette piste spécialement construite pour lui. Il a une masse de 114 tonnes dont 40 tonnes de carburant. Le plan de vol prévoit 10 000 pieds (environ 3 000 mètres) pour l'altitude et 250 nœuds (environ 460 km/h) pour la vitesse.**

**Il est convenu que le train d'atterrissage ne sera pas rentré et le nez pas relevé.**

## TEMOIGNAGE



**Bien que prise au retour du second vol le 8 mars 1969, cette photo illustre également parfaitement le retour du premier. Concorde est accompagné de l'avion d'observation Gloster Meteor piloté par Gilbert Defer.**



**A l'issue de ce vol consistant en un grand tour de piste de 29 minutes, Concorde 001 se pose à la vitesse d'environ 300 km/h. Le parachute d'aide au freinage est déployé.**

Le parachute de freinage fut utilisé tout au long de la campagne d'essais tant que les freins n'étaient pas mis au point. L'avion a consommé 15 tonnes de carburant, mise en route et roulage compris. L'équipage fut accueilli par les officiels (constructeurs, ministres ...) à la descente de l'avion. André Turcat déclara notamment quelques instants plus tard en conférence de presse : « **La machine vole et je peux ajouter qu'elle vole bien** ».



Concorde 001 était surtout un démonstrateur de la formule delta. Bien que sensiblement différent des avions de série avec une visière de nez lui donnant un air d'ogive, un cône de queue plus court et une voilure au profil non définitif, il affichait déjà une certaine élégance.



**Remerciements.** Je remercie vivement les personnes qui m'ont permis d'accéder à ces photos d'archives et à leur numérisation pour certaines. Je remercie aussi vivement les personnes qui en ont autorisé la parution dans notre revue « Mach 2.02 ». Enfin je remercie chaleureusement Michel Rétif pour m'avoir accueilli et permis d'enrichir les légendes grâce à ses souvenirs.

**PC**

**MECANIQUE POINTUE POUR AVION POINTU**



**Par Michel Rétif**  
**Propos recueillis par Pascal Chenu en 2009**

*Michel Rétif a effectué une longue carrière aéronautique, qui lui a permis de participer au développement de nombreux prototypes français de l'après-guerre et qui s'est terminé sur Concorde.*

*Il a tenu le poste de mécanicien navigant lors du premier vol du prototype de Concorde, durant la certification et jusqu'à la mise en service commercial des premiers avions de série. Il compte parmi les techniciens à l'origine du programme et possède de ce fait une connaissance mécanique approfondie de l'oiseau blanc.*

*Il revient pour nous sur sa grande carrière aéronautique, riche de souvenirs historiques, mécaniques et anecdotiques.*

**E**n 1962 commence pour nous l'affaire Concorde. André Turcat remplace Pierre Nadot comme Chef Pilote et Directeur des essais en vol de Sud Aviation.

**La genèse de l'avion et les nouveautés que nous avons rencontrées**

Dans la répartition des tâches d'étude et de production de l'avion, la BAC avait la responsabilité du poste de pilotage. Je suis donc allé avec les autres membres d'équipages affectés au programme en déplacement à Bristol, pour participer à la définition du poste d'équipage du prototype et donner mon avis sur l'agencement du poste du mécanicien. Un mécanicien navigant à bord était quasiment indispensable pour gérer l'ensemble des systèmes de l'avion. Le siège mécanicien articulé permettait d'intervenir sur le panneau latéral pour contrôler les systèmes et à l'avant sur les manettes moteurs. Quoique sur le prototype il y avait aussi des manettes de gaz sur la planche mécanicien, qui jugées non indispensables, ont été supprimées sur les avions de séries

Par rapport aux avions précédents, les nouveaux systèmes concernaient, les moteurs Olympus avec post-combustion, les tuyères à section variable et les entrées d'air à géométrie variable également.

Le conditionnement d'air était lui aussi différent. Pour assurer le confort des passagers, la température de l'air admis dans la cabine doit être d'environ 20°C. Cet air doit également assurer le refroidissement des équipements électroniques qui dégagent beaucoup de chaleur. Or à Mach 2 la température du revêtement de l'avion est d'environ 100°C. Sachant que l'air nécessaire au conditionnement est prélevé sur les moteurs à environ 400°C avant d'être amené en cabine à moins de 20°C, un système nouveau était à mettre au point. Il était constitué d'un compresseur, associé à une turbine produisant une baisse de température de l'air, qui passait ensuite dans des échangeurs de température air-carburant.

La gestion du carburant, une autre nouveauté ! Le centre de poussée aérodynamique se déplace vers l'arrière en vol supersonique, ce qui crée un couple piqueur pour l'avion. Il existe deux solutions pour le compenser :

- Braquer les gouvernes, mais cette action entraîne une augmentation de traînée et de consommation,
- Déplacer le centre de gravité par le transfert de carburant vers le réservoir arrière. C'est cette dernière solution qui a été choisie.



**A bord du 001 le 7 mai 1971, lors du vol avec le président Georges Pompidou. André Turcat est en place commandant de bord. Il est secondé par Gilbert Defer.**

# TEMOIGNAGE

## Le premier vol

Dans les jours précédents ce premier vol, au cours d'une accélération-arrêt à grande vitesse, nous avons constaté que, sur sollicitation du pilote, les charges sur les trains étaient pratiquement nulles. Nous savions que notre avion avait de bonnes dispositions pour voler. Le jour prévu pour le premier vol le brouillard interdisait toute activité aérienne. Ce n'est qu'après trois jours d'attente que la météo s'est améliorée, grâce à un léger vent d'autan qui s'est levé pour améliorer la visibilité et rendre le vol possible.

A la mise en route d'un des réacteurs nous avons eu une alarme surchauffe, qui a été corrigée par un changement d'amplificateur. Ensuite tous les systèmes fonctionnaient parfaitement, sauf une vanne de conditionnement d'air qui a refusé de s'ouvrir. Il y avait 3 groupes de conditionnement d'air sur le prototype. Nous avons donc décollé avec 2 groupes en fonctionnement. A la verticale d'Auch un deuxième groupe est tombé en panne. Il était prévu initialement au retour de faire un passage à basse vitesse suivi d'une remise des gaz pour revenir se présenter à l'atterrissage. A cause de la panne du deuxième groupe de conditionnement d'air, la décision a été prise de nous poser après la première approche.

La grande inconnue était le comportement de l'avion dans l'effet de sol, dans les derniers mètres avant l'atterrissage. Nous avions un simulateur de vol d'études, sur lequel nos pilotes s'étaient entraînés, mais les valeurs de l'effet de sol y avaient été programmées théoriquement et il restait des inconnues. L'assiette d'approche a donc été maintenue constante jusqu'à l'atterrissage, qui fut ferme ! Les mesures de pressions enregistrées au cours de ce premier atterrissage ont permis de déterminer la technique de l'arrondi et celui du deuxième vol fut parfait.

## 40 ans après

Il y avait beaucoup de monde sur et autour du terrain pour assister à ce premier vol, je pense que tous les spectateurs ont été heureux de voir notre bel avion quitter le sol. Quant à nous, notre métier était d'essayer les avions et de les faire voler. Nous étions satisfaits !

Le premier vol a été le début des opérations d'une grande aventure. Tous les essais restaient à faire. Malgré quelques incidents inévitables, nous n'avons pas rencontré de gros problèmes de mise au point, jusqu'à la certification de la version série le 10 octobre 1975.

Je suis fier d'avoir participé aux essais, comme les autres membres d'équipage. Il y avait un esprit de groupe très fort, car nous avions le sentiment de participer une aventure extraordinaire. Cela a créé des liens très forts entre nous, qui existent toujours 40 ans après.

## Les particularités du prototype

Le prototype était vraiment un démonstrateur de la formule, tout était nouveau. Le seul avion comparable à l'époque, était le Mirage 4 de l'Armée de l'Air, sur lequel nous avons fait quelques vols d'accoutumance. Tout était à faire et à expérimenter. L'aérodynamique de l'aile était différente. Le fuselage du prototype était plus court que l'avion de série avec un nez et une visière différente, ainsi qu'un cône arrière moins effilé. Une béquille équipée d'un patin de frottement était montée sous le cône arrière. Sur les avions de série, elle sera remplacée par le train auxiliaire de queue. Le réservoir de carburant arrière était d'une capacité moindre, d'où le cône arrière plus court.

Les moteurs étaient moins évolués, les tuyères et inverseurs de poussée étaient différents. Sur le prototype les tuyères étaient en marguerite avec de nombreux pétales. Sur l'avion de série elles sont remplacées par deux demi-coquilles. Sur le prototype, l'inverseur de poussée est à l'intérieur de la tuyère avec des grilles d'éjection sur et sous la nacelle moteur. Tandis que sur l'avion de série, l'inversion de poussée est assurée par les mêmes demi-coquilles, qui hormis le gain de poids, ont eu l'avantage d'améliorer le rendement de la tuyère.



Tuyères du prototype



Tuyères des avions de série

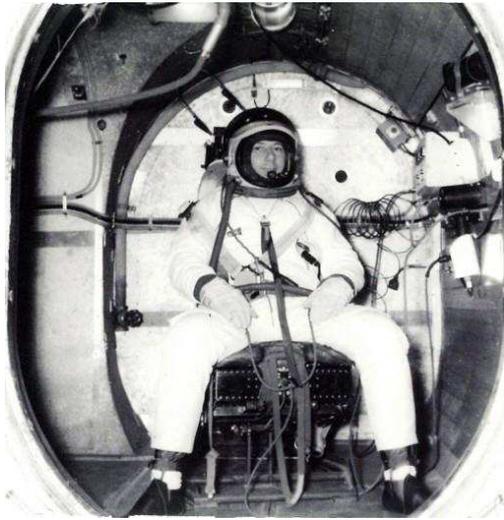
## TEMOIGNAGE

Les entrées d'air étaient à géométrie fixe, puis deviendront à géométrie variable. Dans le système des entrées d'air, il y a la « barn door » (porte de grange) qui est articulée en arrière pour le décollage afin que le moteur puisse aspirer davantage d'air. En vol elle est articulée à l'avant et permet de décharger de l'air en excès dans l'entrée d'air, lors des réductions ou en cas de pompage. La commande de cette porte vers l'avant ou arrière se faisait depuis le poste mécanicien navigant sur le prototype alors que sur l'avion de série son fonctionnement est automatique.

La masse au décollage était plus faible (138 tonnes contre 185). Les freins étaient en acier, puis nous avons mis au point les freins en carbone de la série. En cas de panne électrique totale, une éolienne entraînant deux pompes hydrauliques a été ajoutée sur les avions de série, la turbine fonctionnant à l'hydrazine qui équipait les prototypes ayant été jugée trop dangereuse pour l'exploitation en ligne. Nous avions un parachute frein, utilisable pour l'atterrissage, mais aussi lors des vols à haute incidence, pour rétablir éventuellement l'assiette de l'avion. Des aérofreins étaient installés sur le fuselage arrière. Ils seront remplacés par la possibilité de passer deux reverses en vol sur les avions de série. Il y avait dans la cabine une installation d'essais pesant environ 10 tonnes.

### Des vols d'essais particuliers

Il y a eu les essais à hautes incidences, supérieures à 20 degrés. Sur un avion aile delta, lorsque la vitesse diminue, le centre de poussée aérodynamique se déplace vers l'avant et l'incidence augmente. La vitesse verticale de descente augmente elle aussi fortement. Pour éviter que l'avion ne sorte du domaine de vol, nous avons mis au point un limiteur d'incidence, appelé le wobbler. Il fallait donc aller chercher les hautes incidences pour le mettre au point.



**M. Rétif est ici équipé d'une combinaison certes peu confortable, mais permettant d'effectuer en toute sécurité des vols d'essais à très haute altitude.**

**Il est dans un caisson d'essais au sol à Brétigny permettant de simuler la dépressurisation accidentelle de la cabine et de vérifier le bon fonctionnement de cette combinaison.**

### Préparation, déroulement et dépouillement d'un vol d'essai ordinaire

Bien avant d'entreprendre les essais en vol, notre chef André Turcat avait organisé ce que nous appelons « Les Petites Classes ». C'était en fait, des réunions auxquelles participaient les acteurs du programme, depuis le compagnon des ateliers jusqu'aux responsables des essais.



**Vue depuis l'arrière de la cabine du prototype 001. De nombreux autres équipements d'essais, semblables à celui présent à gauche de la photo, étaient installés de chaque côté de la cabine.**

Lors d'un de ces vols, André Turcat a testé le bon fonctionnement du wobbler puis après avoir rendu la main (repoussé le manche) a cabré à nouveau avant que le système ne se réarme. Le wobbler ne s'est pas déclenché cette fois et l'avion est parti vers les hautes incidences. André Turcat a bien réagi en contrant tout de suite et il a récupéré l'avion sans utiliser le parachute. Le wobbler a finalement été réglé vers 20 degrés sur le prototype. L'équipement s'est révélé très fiable et très utile en service.

Une autre fois, c'était lors des essais d'entrées d'air. Le moteur 3 a pompé vers Mach 2, ce qui a fait pomper le numéro 4. C'était un pompage à haute énergie et l'entrée d'air n'a pas tenu. La rampe avant de l'entrée d'air à géométrie variable a été éjectée par l'avant et rattrapée par l'avion. Il y eut un impact sur la carène des servocommandes. La rampe arrière a été avalée par le moteur 4, endommageant sérieusement le compresseur. Les trois autres moteurs ont continué à fonctionner sans problème. Cet incident a amené à renforcer les entrées d'air.

A propos des entrées d'air, nous avons fait de nombreux vols jusque Mach 1.5 avec les entrées d'air fixes. Pour aller plus vite, il fallait les entrées d'air à géométrie variable. La régulation des entrées d'air était analogique, puis elle est devenue numérique sur la série. C'était la première application d'une régulation numérique sur un avion et cette régulation a toujours très bien marché. Nous avons dû faire de très nombreux vols pour définir les courbes de fonctionnement et pour pouvoir certifier cette régulation.

## TEMOIGNAGE

Au cours de ces Petites Classes des ingénieurs du Bureau d'Etudes nous expliquaient quelles étaient les particularités de l'avion, et nous exposaient les solutions apportées pour résoudre les problèmes nouveaux que posait le vol supersonique pour un avion de transport de passagers.

- a) La nécessité d'une aile delta.
- b) La structure soumise aux basses et hautes températures.
- c) Le conditionnement d'air, compte tenu des hautes températures de revêtement.
- d) Le déplacement du centre de poussée aérodynamique en vol supersonique.
- e) Les commandes de vol électriques.
- f) La conception du circuit carburant.
- g) Les turboréacteurs à post combustion.
- h) Les entrées d'air à géométrie variable.
- i) Les divers automatismes.

Puis est arrivée la période des essais en vol.

Avant chaque vol avait lieu une réunion (briefing) au cours de laquelle nous étions exposés le but de l'essai prévu à l'Ordre d'Essai et la procédure devant permettre d'obtenir les résultats recherchés. L'ordre d'essai précisait tout ce que nous avions à essayer et dans quelles conditions (vitesse, altitude, incidence, dérapage, configuration avion...). Les vols duraient 3 heures environ. Nous volions en subsonique jusqu'à Arcachon puis l'accélération en supersonique se faisait au-dessus de la mer. Nous prenions un cap Nord-Ouest vers l'Irlande et montions jusque vers l'Islande. Après un vaste demi-tour à Mach 2, nous rentrions à Toulouse par le même chemin.

Pendant le vol, un certain nombre de paramètres étaient enregistrés à bord, pour dépouillement au sol après le vol. Ils pouvaient être observés en temps réel par l'ingénieur d'essais sur la table traçante de son poste de travail. Souvent c'était le paramètre critique du vol à étudier. D'autres paramètres étaient envoyés par télémesure à Toulouse, comme le Mach, l'altitude, la configuration de l'avion ou des entrées d'air pour le suivi du vol.

L'ordre d'essais pouvait être interrompu en cas d'incident. Dans la plupart des cas, l'ingénieur d'essai (Perrier, Durand...) disposait d'un autre ordre d'essais, qui permettait de ne pas perdre de temps, et de continuer alors à travailler quand nous étions au-dessus de l'Atlantique. En cas de panne d'un moteur par exemple, nous serions repassés en subsonique. L'avion volait très bien à Mach 0.95 sur 3 moteurs et nous aurions pu mener d'autres essais en subsonique.

Au retour du vol, il y avait le débriefing, baptisé « le synode » par André Turcat. En plus de l'équipage il y avait les autres navigants d'essais, les représentants du bureau d'études, du laboratoire, des équipes de piste. Au cours de cette réunion étaient exposés les résultats obtenus et éventuellement les difficultés rencontrées, il y était fait également une première analyse des enregistrements effectués pendant le vol. Après analyse des résultats du vol, venait la rédaction de l'ordre d'essais du vol suivant.

### **Ne les oublions pas : je voudrais également rendre hommage à Jacques Guignard et à Jean Franchi**

J'ai connu Jacques Guignard en 1947. Avec lui j'avais fait équipage sur le SO 4050 « Vautour », avec lequel nous avons été parmi les premiers à passer le « mur du son » en piqué. Il était un excellent pilote très doué, expérimenté, et de très bonne compagnie. Il a dû faire une dizaine de vols sur Concorde, dont le vol numéro 2 pendant lequel nous avons rentré le train, des vols d'ouverture du domaine de vol, ainsi que la première présentation au Bourget en 1969.

Pendant la présentation à relativement haute vitesse, cap vers Paris, nous avons eu une petite surprise, des oscillations de tangage se sont développées. « L'autostab » semblait amplifier plutôt que réduire ces oscillations. Jacques a dit à André Turcat : « Tu tires », ce qu'il a fait et les oscillations se sont heureusement arrêtées. Après analyse du problème il s'est avéré que les capteurs de stabilisation étaient à modifier.



**Jacques Guignard après un vol d'essais**

Jacques était handicapé du bassin suite à son accident sur « Trident ». Il pouvait faire des vols d'essais, mais sans passagers. Il a dû prendre sa retraite prématurément et n'a fait que très peu de vols sur Concorde.

Jean Franchi était au CEV avant d'être à l'Aérospatiale, il était, lui

aussi, un excellent pilote, très expérimenté. Faire équipage avec lui était un plaisir et je parlais en confiance. Il est décédé en 1986 et je garde un excellent souvenir de lui.



**Jean Franchi au simulateur Concorde**

## TEMOIGNAGE

### Quelques anecdotes que j'aimerais vous faire partager

Pour la certification nous avons dû démontrer le Mach maximum en piqué (MD). Nous avons également fait des montées zoom en partant de Mach 2 à 55 000 pieds (16 700 mètres) plein gaz et nous montions jusque environ 70 000 pieds (21 300 mètres). Les moteurs avaient alors un défaut d'homogénéité de la combustion, mais il n'y a eu aucune extinction. La réduction des moteurs se fait par palier pour éviter les contraintes thermiques internes et d'éventuels pompages. Lors de la poursuite de l'éclipse solaire au-dessus de l'Afrique, nous sommes restés longtemps en altitude aux environs de 60 000 pieds (18 300 mètres) à plus de Mach 2. Une réduction, peut-être un peu rapide, a causé l'extinction d'un moteur. Le rallumage en vol a fonctionné et le moteur a tout de suite redémarré.

Pendant les salons du Bourget nous rencontrions nos homologues Russes. Les avions étaient garés côte à côte devant une estrade d'honneur. J'ai visité le Tupolev 144 aux salons de 1969, 1971 et 1973. En 1971 notre prototype a fait sa première sortie hors d'Europe puisque nous sommes allés de Toulouse à Dakar à Mach 2. Au retour nous devions nous poser au Bourget pour l'ouverture du salon, ce qui était à la limite des possibilités du prototype. Nous étions donc attendus et nous nous sommes posés avec seulement quelques tonnes de carburant restant après avoir fait un vol mémorable. Le Tupolev 144 s'était posé un peu avant nous en venant de Moscou avec escale en Pologne.

Les moteurs du prototype fumaient beaucoup. Un additif a alors été développé pour diminuer cette fumée au décollage pendant le salon. Nous l'avons essayé à Toulouse sur un seul moteur. Le produit était mis dans la nourrice d'un moteur, puis on complétait le plein de cette nourrice avec du carburant standard. Nous avons effectué ainsi plusieurs vols satisfaisants. La décision a donc été prise d'utiliser l'additif sur les 4 moteurs au salon du Bourget. Dans cette configuration, au cours d'un des vols de démonstration destinés à des invités américains avec démonstration d'une boucle supersonique au-dessus de l'Atlantique, nous avons eu une grosse déception. La mise en route, le décollage et la montée se sont déroulés normalement. A Mach 0.95 l'allumage des quatre réchauffes est commandé, pour passer Mach 1, mais rien ne se passe !! Je vérifie les disjoncteurs, les amplificateurs, le système d'allumage, mais rien à faire !! Nous avons donc été contraints à regret à rester en vol subsonique avant de rentrer au Bourget. En fait l'additif rendait aléatoire l'allumage de la réchauffe. Celles-ci s'allumaient d'ailleurs avec un petit temps de retard au décollage et pas du tout en vol. Ce que nous venions de vérifier. L'additif n'a donc pas été retenu pour la suite des démonstrations.

Au salon de 1973, Jean Franchi avait fait une démonstration époustouflante du Concorde 02, juste avant le vol malheureux du Tupolev 144. Ce dernier après l'atterrissage de Concorde, a quitté le tarmac pour faire son vol de démonstration. Etant moi-même posté en observateur sur le bord du taxiway avec André Turcat le copilote nous a salués en passant. Le Tupolev 144 a ensuite décollé pour son dernier vol ! Peut-être les Russes ont-ils voulu faire aussi bien que Jean Franchi ? Les démonstrations des avions très rapides nécessitent un volume d'évolutions important, compte tenu du facteur de charge maximum limité à 2.

Le Concorde avait été conçu initialement pour assurer la liaison en vol supersonique entre l'ancien et le nouveau continent, Paris / Londres et New York. Ce n'est que plusieurs années après, le 19 octobre 1977 qu'enfin après de longues négociations, notre superbe machine posait ses roues sur l'aéroport de New York JFK. Ce n'était pas le « proto » mais l'avion de certification, premier de série, le F-WTSB. A notre arrivée une foule enthousiaste nous attendait. Pour nous la mission était remplie.

L'avion numéro 1 a une histoire un peu particulière. Il a servi aux vols officiels de certification, aux présentations aux compagnies aériennes, à la formation des premiers équipages d'Air France. Quand Concorde a été certifié, le numéro 1 était invendable car il portait une installation d'essais complète et la structure avait été éprouvée durant les essais. Il a été gardé en état de vol à Châteauroux pendant un an pour effectuer éventuellement des compléments d'essais. Nous lui faisons faire des points fixes et des roulages tous les mois. Puis la DGAC a coupé les crédits et l'Aérospatiale a décidé de le ramener à Toulouse en 1985. Cela a été son dernier vol supersonique avec une boucle au-dessus de l'Atlantique. C'est Yves Pingret qui était au panneau mécanicien et je n'étais qu'un simple passager. J'ai été pendant quelques années instructeur à Aéroformation où je formais les équipages d'Air France sur le simulateur de vol. J'assurais également des visites de liaison avec les compagnies aériennes, avant de prendre ma retraite en 1986.

### Conclusion

Je suis fier d'avoir participé à ce programme, qui a, j'en suis sûr, fait avancer nos connaissances en matière d'industrie aéronautique. Et d'avoir appartenu à une équipe composée d'hommes exceptionnels, emprunts d'une volonté farouche de réussir.



**Michel Rétif, 1er mécanicien navigant de Concorde est en compagnie de Daniel Casari, dernier mécanicien navigant français de Concorde.**

### ENTRETIEN AVEC MICHEL RETIF

**Le lundi 25 février 2019**

*A l'occasion de l'anniversaire du premier vol et en complément à l'article « mécanique pointue pour un avion pointu », Michel Rétif nous confie ses souvenirs sur ce fameux 2 mars 1969. Comme si « c'était hier ».*

**Pascal Chenu.** Monsieur Rétif, il y a 50 ans, vous preniez part au premier vol du Concorde 001 en qualité de mécanicien navigant. **Quel(s) souvenir(s) gardez-vous de ce dimanche 2 mars 1969 ?**

**Michel Rétif.** C'était une très bonne journée et je suis très satisfait d'avoir participé à ce premier vol.

**PC.** Vous étiez tous les quatre bien préparés et entraînés. **Quel sentiment ou sensation ressentiez-vous personnellement avant le départ ?** concentration, détente, impatience, ...

**MR.** Nous étions détendus car nous avions fait ce premier vol au simulateur un certain nombre de fois, et en ayant simulé toutes les pannes imaginables, nous étions confiants...c'était une séance de simulateur en plus.

**PC.** Le vol a duré une petite demi-heure, ce qui est finalement court. **Avez-vous eu le sentiment de profiter et d'apprécier ce vol sur le moment ?**

**MR.** Ça été un vol relativement court et plus exactement qui a été écourté. Le plan de vol initial prévoyait une remise des gaz et un tour de piste avant de se poser. Sur le prototype, il n'y avait que trois groupes de conditionnement d'air. Or il fallait absolument ventiler et refroidir les nombreux équipements analogiques. Il y en a un qui a refusé de s'ouvrir au moment du départ. Un autre est tombé en panne à la verticale d'Auch, si bien qu'il ne restait plus qu'un seul groupe de conditionnement d'air pour assurer la stabilité de la température des équipements. « Le chef » a décidé d'atterrir à la première présentation. Nous étions surtout bien occupés mais je me souviens quand même avoir jeté un petit coup d'œil par le hublot du côté d'Auch.

Signe d'une certaine détente, Jacques Guignard : dès qu'on a eu décollé, le Jacquot qui avait toujours le bon mot pour rire lança : « y'a bon... Banania » en référence de la publicité de l'époque. Le fait est que nous étions écoutés à travers de nombreuses radios si bien que cela a été rapporté à la marque Banania. Très rapidement « le chef » a reçu une lettre de cette marque lui proposant de nous fournir des tenues de vols avec écrit « Banania » dans le dos. Bien sûr « le chef » a refusé mais nous avons reçu tout de même des boîtes de Banania...(rires).

**PC.** André Turcat a déclaré à l'issue du vol que « la machine vole...et qu'elle vole bien ». **Comment s'est déroulé ce vol par rapport à la préparation au simulateur ; Aviez-vous (l'équipage) une inconnue ou une phase du vol que vous appréhendiez malgré la préparation ?**

**MR.** Ah oui, il y avait une inconnue. Nous n'avions qu'une idée imprécise de l'effet de sol à l'approche...et du comportement de l'avion suite à cet effet de sol. Alors pour être certain d'enregistrer des valeurs de pressions statiques, « le chef » a affiché une incidence fixe de 13° ou 14° et il a conservé volontairement son assiette pour réaliser un atterrissage ferme. Après l'analyse des données enregistrées au laboratoire et au bureau d'étude, le second atterrissage fut un « kiss landing ».

**PC.** Concorde est entré dans l'histoire. Aujourd'hui l'APCOS s'efforce de pérenniser la mémoire du programme et de celles et ceux qui ont œuvré. **A l'occasion de ce numéro particulier de « Mach 2.02 », souhaitez-vous transmettre un message à l'ensemble de l'association ?**

**MR.** D'une manière générale, il faut persévérer dans la tâche qu'on s'est donnée, ne pas baisser les bras jusqu'à l'obtention de l'objectif fixé.



## TEMOIGNAGE



**Vue inhabituelle du poste de mécanicien du prototype 001 depuis la place du pilote.**

### **Premiers vols auxquels Michel Rétif a participé**

- 23 mai 1949 : S.O 6000.05 Triton
- 18 septembre 1952 : S.O 90
- 16 octobre 1952 : S.O 4050 Vautour
- 2 mars 1969 : Concorde 001



**Triton**



**S090**



**Vautour**



**Concorde 001**

**50<sup>ème</sup> ANNIVERSAIRE DE CONCORDE EN ALLEMAGNE**

**Musée de Sinsheim le 2 mars 2019**

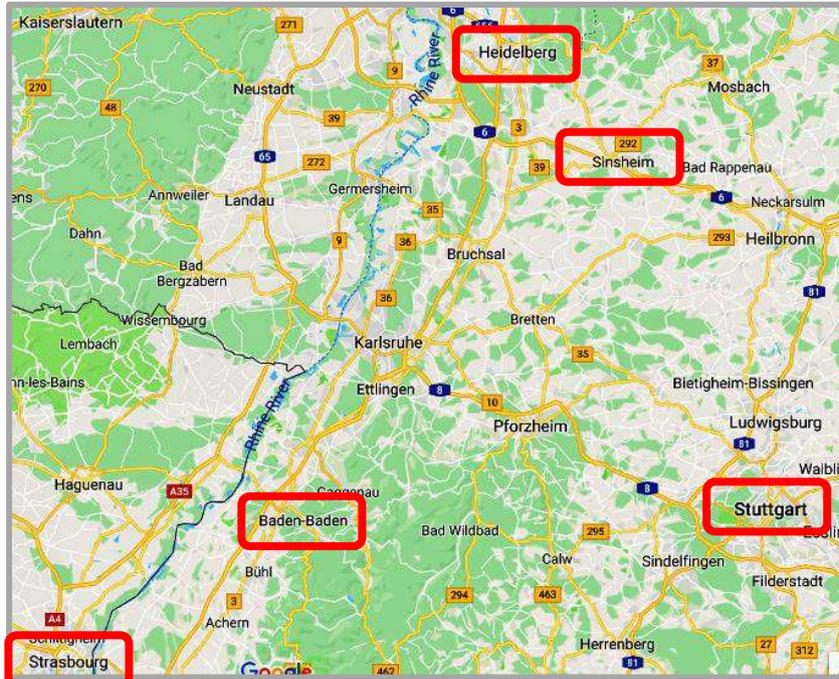


**Par Jean-Louis Chatelain  
CDB Concorde**

L'APCOS ayant été sollicitée par le musée de Sinsheim pour une participation aux célébrations du cinquantième du premier vol du Concorde, Pierre Grange a bien voulu me confier cette représentation et je m'en suis trouvé très honoré. Je n'étais pas vraiment un usurpateur, ayant moi-même, en tant que Commandant de bord, convoyé ce Concorde FB, aujourd'hui en exposition au musée, vers l'aéroport de Karlsruhe / Baden Air Park le 24 juin 2003.

Le musée de Sinsheim est un musée atypique. Il rassemble des pièces exceptionnelles dans des domaines variés : aviation, mais aussi automobile (plus grande collection de Bugatti d'Allemagne), chemins de fer, espace (navette Buran) ... Pour nous aviateurs, le musée a réussi la gageure de réunir les deux seuls transports supersoniques de l'époque : Concorde et TU-144. Ils se trouvent l'un à côté de l'autre.

Le musée se trouve au sud d'Heidelberg, au nord de Stuttgart.



Dans une logique de communication et de spectacle, le FB a alors été transporté sur une barge sur le Rhin (ceci n'était pas nécessaire, je l'ai appris de la bouche du président du musée !), puis a connu une fin de voyage, de nuit, en camion, sur l'autoroute qui avait alors été fermée pour la circonstance.



Ce vendredi 1<sup>er</sup> mars dernier, j'ai donc pris la route depuis mon alpage de La Clusaz vers Sinsheim. J'y suis arrivé en fin d'après-midi et fut invité à dîner par Mr Hermann Layher, président du musée, à l'hôtel Sinsheim, qui jouxte le musée (excellent restaurant Italien !). Il était accompagné de sa famille et de quelques techniciens du musée.

## TEMOIGNAGE

Le dîner fut très chaleureux, et Mr Layher, personnage atypique et forte personnalité, m'a conté les nombreuses et véritables aventures ayant permis au musée d'obtenir des pièces aussi prestigieuses que le Concorde, le Tupolev 144, et la navette spatiale Russe Buran ! Je l'ai remercié pour ce dîner en lui offrant ma cravate Concorde (la blanche !) qu'il fut ravi d'accepter.

La matinée du samedi fut consacrée principalement à une interview par la télévision régionale SWR. C'est ainsi que je me suis retrouvé sous « mon » Concorde F-BVFB, sur le toit du musée.

Le journaliste me demandant à brûle pourpoint mon ressenti, je l'ai résumé en un mot :

### Incrédulité !



Comment croire, me trouvant sous cet avion de 70 mètres de long, qui pesait 185 tonnes au décollage, que ce fut réel, que nous ayons pu voler à 600 mètres par seconde (6 stades de football par seconde !!!) et pendant plus de 25 ans ! Tout ceci n'existe plus, et mes souvenirs sont comme un rêve éveillé, comme si ce fut du cinéma...



**Le FB est installé sur le toit du musée, derrière le Tu-144.  
La vision est totalement saisissante !**

Il y eu une immanquable interview filmée au cockpit. Le journaliste me demandant de lui dire un seul mot en Allemand (eh oui, je suis d'une génération qui apprenait l'Allemand à l'école) pour évoquer le Concorde, c'est assez spontanément que je lui dis :

**Geschwindigkeit...** (Vitesse).

En fait il manquait cet autre mot allemand, tout aussi évocateur :

**Schönheit...** (Beauté)

## TEMOIGNAGE

C'est sur ce thème que j'ai construit ma petite conférence, qui s'adressait au grand public. En fait j'avais retenu trois mots : **Beauté, Vitesse et Sophistication.**

C'est ainsi que je me suis retrouvé en début d'après-midi dans l'amphithéâtre IMAX du musée. Il contient 325 sièges et j'ai pu « jouer » à guichet fermé ! L'IMAX bénéficie d'un écran de 26 m de large, d'une qualité exceptionnelle, et d'une sono extrêmement puissante et « enveloppante ».

Après un bref rappel de l'histoire de l'aéronautique, pour faire ressortir que le concept de transport supersonique n'avait mis que 50 ans à mûrir depuis les débuts réels de l'aviation, aux environs de 1908, j'ai tout aussi brièvement situé Concorde en quelques dates, sans oublier de rendre hommage à l'équipage du premier vol.



### Aviation history scale

- 1<sup>st</sup> Flight Kitty Hawk / Orville&Wilbur Wright 1903
- 1<sup>st</sup> closed circuit flight / 1<sup>st</sup> aerial trip: Henri Farman 1908  
→ the actual start of aviation development
- 1<sup>st</sup> Air Mail: lignes Latécoère (to become Aéropostale) 1919
- Crossing of the sound barrier: October 14<sup>th</sup> 1947 (Chuck Yeager on Bell X)
- Supersonic Transport Concept : **end of years 50s !**
- **Concorde first flight: March 2<sup>nd</sup> 1969 !!! - Aviation 60s birthday**

Concorde / 50th anniversary lecture/ Sinsheim / März. 2019 7

### Concorde historical dates

- 1962: Start of the French British Supersonic project
- **March 2<sup>nd</sup> 1969: 1<sup>st</sup> test flight**
- October 1<sup>st</sup> 1969: Mach 1 (1.05)
- November 4<sup>th</sup> 1970: Mach 2
- January 21<sup>st</sup> 1976: Revenue Flight Paris Dakar Rio
- May 31<sup>st</sup> 2003: Last AFR revenue flights
- Last deliveries to museums: June 2003

Concorde / 50th anniversary lecture/ Sinsheim / März. 2019 10

### Tributes to:

André Turcat

Henri Perrier

André Turcat Pilot  
Jacques Guignard Pilot  
Henri Perrier Flight Test Engineer  
Michel Rétif Flight Engineer

C'est ensuite que j'ai habillé Concorde, par le son et par l'image, autour de ces trois mots :

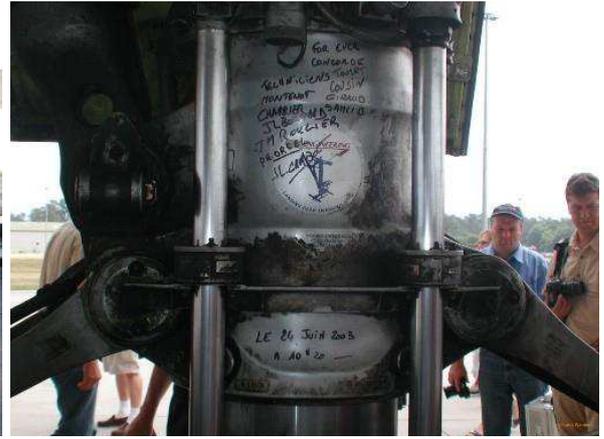
**Beauté, Vitesse, Sophistication...**

J'ai montré en particulier une vidéo prise par mes soins lors d'un entraînement à Châteauroux, avant la reprise des vols. L'image est saisissante car Concorde entre dans un effet de mirage, comme s'il repliait ses ailes, et il en sort à la rotation comme s'il les déployait. Cette vidéo fait voir aussi les différentes perspectives de l'avion selon l'angle sous lequel on le regardait. La séquence photo de la page suivante est extraite de cette vidéo.



## TEMOIGNAGE

Enfin, sur la demande du musée, j'ai raconté le vol de convoyage de l'avion vers Baden Air Park, les émotions partagées avec les mécanos (qui ont paraphé le train avant), mon arrivée en Concorde et mon retour à la maison en Renault Kangoo !!!... Ci-dessous quelques photos souvenirs :



**Photo souvenir avec l'équipe de maintenance et leurs parophes sur la jambe de train.  
De g. à d. : Daniel Desseprit, Jean-Michel Rougier, Jérôme Giraud, Guy Montenot,  
Jean-Louis Chatelain, Jean-Luc Bernard, Robert Vacchiani, X et Laurent Cousin**

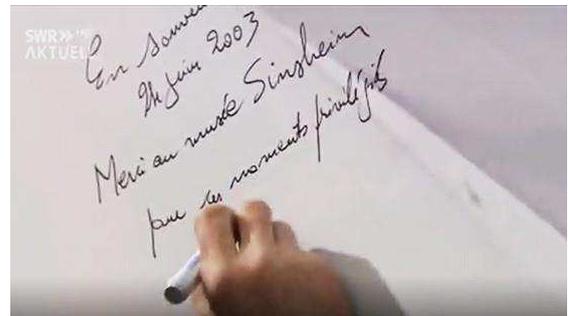


Après les discours dans le hangar de Baden Air Park nous avons filé vers le musée, juste avant sa fermeture, pour prendre une photo au cockpit du TU-144 à l'identique de celle que nous avons prise après la dernière check-list au cockpit de Concorde.



## TEMOIGNAGE

Le reste de cet après-midi de commémorations fut passé dans l'espace Concorde du musée, qui me gratifie d'une immense photo me montrant saluant des deux bras lors de l'arrivée à Baden, buste en dehors du cockpit ! Le musée m'a demandé de mettre un autographe sur cette même photo (j'ai slalomé au milieu des Bugatti !), et je me suis prêté à une interminable séance d'autographes et de selfies avec les participants à ces commémorations. Je me suis finalement débarrassé de ma deuxième cravate Concorde, offerte à un jeune pilote Allemand qui n'en revenait pas...



Chers amis Apcosiens, j'ai fait de mon mieux pour vous représenter honorablement et contribuer à ce que dure le mythe Concorde... Pour toujours.

**Bien amicalement  
Jean-Louis**



**ILS FONT VIVRE LE MYTHE 50 ANS APRES ...**

**50<sup>ème</sup> anniversaire du premier vol à Aeroscopia**



**Par Christophe Guillaumin**

Responsable Assurance Qualité dans le domaine aéronautique

Cette journée de commémoration des 50 ans du premier vol de Concorde fut l'occasion de réunir les Grands Hommes qui ont collaboré à sa naissance et son exploitation.

Jean Pinet pilote d'essai, Michel Rétif mécanicien navigant d'essais, Dudley Collard, ingénieur aérodynamicien, Guy

Destarac, ingénieur navigant d'essai, et Alain Garcia, ingénieur Concorde et Directeur Engineering Airbus faisaient l'honneur de leur présence pour témoigner du premier vol Concorde et nous conter les phases d'essais en vol jusqu'à l'exploitation commerciale de l'oiseau blanc.



Face à un public composé de passionnés et de connaisseurs, chaque protagoniste y va de ses anecdotes pour retracer ce défi hors norme.

Ainsi Jean Pinet, qui restera le premier à avoir passé le mur du son avec Concorde. Dudley Collard nous expliquera avec son accent « so British », les performances de l'avion avec sa voilure unique et révolutionnaire. Michel Rétif avec cet accent local et authentique témoigne du premier vol qui fut plus court que prévu dû à un incident technique.



Et ainsi durant 1 heure ce sera un jeu de questions-réponses entre 5 personnages qui ont fait l'histoire de cet avion et un public médusé et attentif.

Jamais durant ces échanges riches et instructifs ne transpirera un brin de nostalgie d'une époque aéronautique hors du commun mais au contraire un vent d'enthousiasme pour que l'aventure aéronautique continue sur la voie qu'ils ont tracée. A l'occasion de cette conférence il a été également présenté un film qui propose un échange intergénérationnel entre des anciens salariés de Concorde et des jeunes du lycée Saint-Exupéry de Blagnac, illustrant parfaitement le passage de témoin entre le passé et l'avenir.

Ce fut un grand moment d'aéronautique....

**CG**



**LA VIE EN JAUNE POUR LE SIERRA ALPHA**

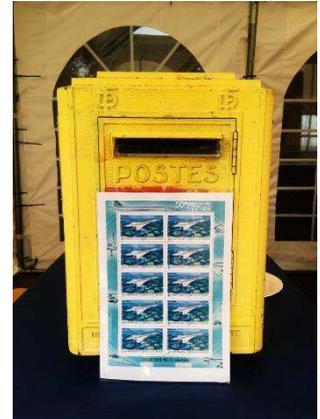
**50<sup>ème</sup> anniversaire du premier vol Concorde  
Au Musée Delta Athis Mons**



**Par André Rouayrou**

**V**endredi 1<sup>er</sup> mars : le mois des giboulées débute, fidèle à sa réputation. Ce n'est pas grave ! Aujourd'hui pas de premier vol juste une commémoration pour tous les timbrés de Concorde. Il paraît qu'ils sont nombreux et le petit musée Delta attend beaucoup de monde.

Tout est prêt, les tables sont dressées et le café est chaud. L'équipe est sur le pont, Françoise, Alexandre, Pierre et Jean-Pierre s'activent. Pour le bien-être de tous, aucun détail ne sera oublié.



Mais où est la Poste ? puisque l'événement marquant de la journée consistera à transformer un avion d'essais, pardon un Concorde appartenant à la flotte des essais en vol, en un bureau de poste éphémère. L'avion, va-t-il être repeint en jaune ? Et la crevette, va-t-elle être remplacée par l'oiseau ? Pour Concorde, rien d'impossible ; mais ce n'est pas le programme du jour. Ouf ! J'en voyais déjà certains, prêts à rugir !

La Poste et le Musée Delta ont lié leurs énergies et leur créativité pour éditer et diffuser ensemble le timbre commémoratif du cinquantième anniversaire du premier vol de Concorde. Quelle belle idée ! D'où le fait que tous nos amis philatélistes sont attendus pour venir acquérir et faire officiellement oblitérer, timbres, planches, enveloppes premier jour et pleins d'autres documents indissociables des albums et collections en tous genres. Et si la fortune était au bout du pli ?

Mais avez-vous vu les gens de la poste ? Non répondent en cœur les organisateurs. Allons voir dans l'avion. Peut-être y sont-ils discrètement installés, pour profiter au calme, avant la ruée, de cet avion exceptionnel mis à leur disposition. Et bien non ! Mais où sont-ils donc ?

Le bruit court qu'ils chercheraient une boîte aux lettres, pour l'événement du jour. C'est vrai qu'un bureau de poste sans boîte aux lettres, c'est déroutant. Nous ne sommes que le 1<sup>er</sup> mars, alors que la date officielle de la commémoration reste celle du 2. Alors ne les harcelons pas et laissons-les retrouver leur boîte aux lettres !

**Le Concorde, c'est timbré !**

**ATHIS-MONS**  
PAR VINCENT JAOUEN

**À L'OCCASION** des 50 ans du super-sonique, la Poste aérienne va s'installer dans le cockpit du « 02 » pour frapper un timbre en mémoire du Concorde. Surnommé ainsi car deuxième avion ayant servi pour les tests, il est stationné au musée Delta à Athis-Mons. Le 2 mars 1969 à Toulouse, son frère aîné, le « 01 », déployait les ailes du mythe Concorde pour la première fois. Il reste encore aujourd'hui l'unique avion de ligne ayant accompli des liaisons internationales supersoniques régulières.

« Pour nous c'est un grand honneur, car La Poste nous a choisi ! » s'émeut Alexandre Pozder, vice-

président de l'association Athis-aviation musée Delta. Un passionné dont les yeux brillent lorsqu'il fait visiter le bel oiseau blanc. Aujourd'hui et demain, le musée sera justement l'un des trois bureaux de poste éphémères formés pour le cinquantième du Concorde.

La Poste émet donc un timbre dessiné par le peintre Jame's Prunier tiré à 500 000 exemplaires, émis par feuilles de 40, et une mini-feuille de collection en 35 000 exemplaires. Pour l'occasion, André Rouayrou et Gérard Maoui, auteurs de l'ouvrage « Concorde, la légende supersonique », seront présents au musée. Un lieu qui s'était déjà fait connaître pour les 30 ans de l'arrivée du « 02 » sur ce terrain, situé au bord de la N7. En 1976, année où les pre-



miers vols commerciaux en Concorde ont pu commencer, l'avion test a cessé de voler. Il est néanmoins identique aux 16 Concorde utilisés par Air France et British Airways. C'est grâce aux efforts de Nicolas Roland-Payen et du maire d'Athis-Mons que l'avion avait été cédé par Aéroports de Paris, pour un franc symbolique, et exposé là où il stationne actuellement.

➔ **50 BOUGIES À SOUFFLER**  
**PAGE VIII**

## TEMOIGNAGE

Quand enfin la boîte est annoncée, les premiers acheteurs sont déjà gentiment alignés dans l'attente du précieux sceau. J'espère qu'ils ont alors eu une pensée pour tous ces anciens, qui par tous les temps et toutes les routes se débrouillaient vaillamment que vaillamment pour acheminer le courrier ? En quelque sorte, déjà une histoire de boîte aux lettres et de timbres, non ?



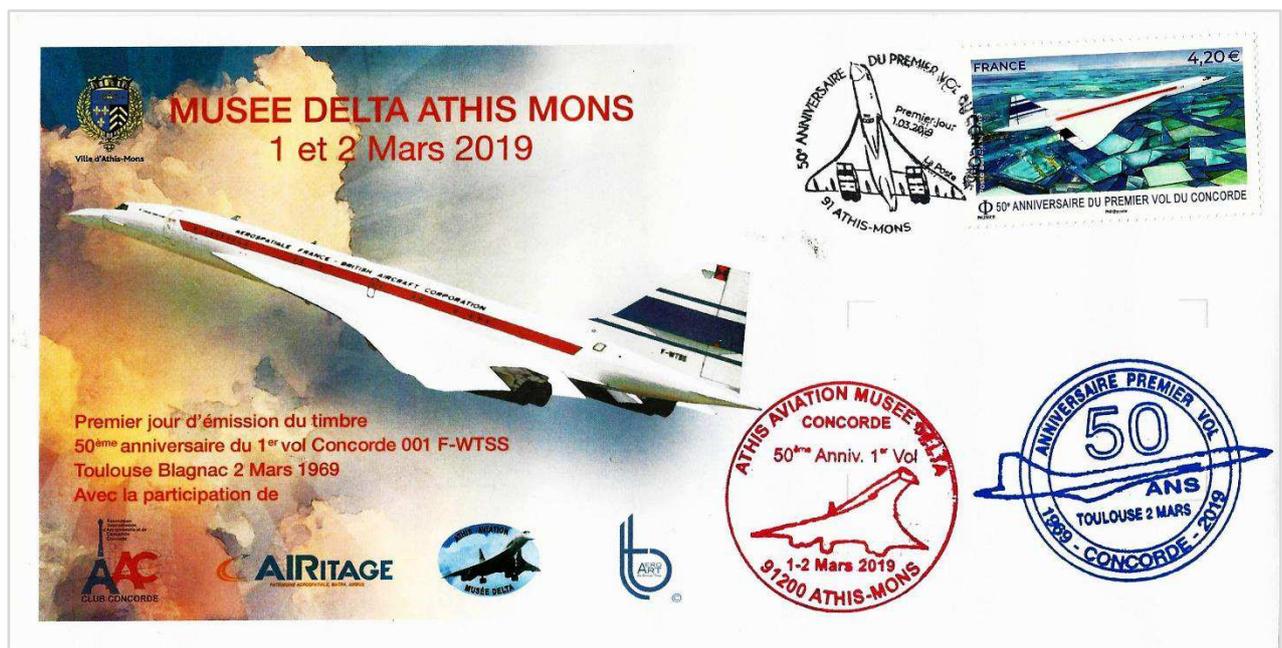
©Frederic Reglain /DIVERGENCE



Et voilà comment s'amorça le week-end très réussi, organisé autour du Sierra Alpha, puisque c'est ainsi que ses amis appellent l'avion installé à Athis Mons. Une affluence record, une convivialité débordante, un enthousiasme partagé par les participants et les critères du succès sont alors réunis. Bravo et merci à tous pour votre accueil chaleureux que nous attendons impatiemment de partager à nouveau.

Pour conclure, sachez que la pénurie de timbres constatées dès 1<sup>er</sup> mars vers 13 heures a été comblée dès le lendemain matin. Et si la Poste en avait réimprimé pendant la nuit ? Pour Concorde, rien d'impossible vous dis-je....

**AR**



**EVENEMENT AU MUSEE DE L'AIR**

**Les 50 ans du premier vol du concorde le 2 mars 1969**

**Par Annick Moyal et Jany Bellat.**

**Photos de Jean-Paul André, Frédéric Buczko, Bernard Charles, Pascal Chenu et Pascal Crapet.**

Les différentes manifestations en Province (Exposition, Conférences) organisées par notre Association avaient rassemblées des passionnés qui voulaient voir ressusciter notre bel avion. Dans nos réunions, nous en parlions. Un beau succès en Province ! Avec un rêve à peine voilé ; Une manifestation sous nos deux **Concorde** côte à côte, le prototype et le « **Sierra Delta** » ! Au Musée de l'Air et de l'Espace du **Bourget**.

A l'automne 2018 notre rêve pouvait devenir réalité ! Le Musée de l'Air et de l'Espace en compagnie des membres de l'Association des Amis du Musée de l'Air (l'AAMA) organisent de concert un évènement exceptionnel : la commémoration du premier vol du **Concorde** le 2 mars 1969. Pour l'AAMA, le Président Alain Rolland et surtout Jean François Louis vice-président et membre associé de l'APCOS, cette commémoration ne pouvait s'envisager sans les anciens professionnels de **Concorde** !

Nous attendons la décision de la directrice du musée **Anne-Catherine Robert-Hauglustaine** pour nous lancer dans l'aventure, L'AAMA et l'APCOS, les associations réunies !! Le 7 janvier 2019 une réunion préparatoire (c'est la quatrième depuis le lancement du projet !), a lieu entre les 3 (AAMA, APCOS, Musée). A la suite de cette réunion notre Président nous donne son « feu vert » pour lancer l'exposition avec la conférence sur le **Paris – New York**.

Pour la communication, je suis chargée de contacter **Cloé Aknin**, qui sera associée à **Jeannine Lacroix-la-Grandeur**, et lui donner les coordonnées de différents médias que j'avais déjà contactés et qui attendaient son appel. Nos kakemonos seront exposés. **Aline, Pierrette** ont l'autorisation de vendre certains produits. On nous trouve des vitrines pour Annick qui exposera les cadeaux offerts aux passagers et des portants pour les uniformes (nos belles robes !!) présentés aux visiteurs. Les simulateurs en service par Patrick Sevestre et Philippe Bianco. Et révision des Duos **Pierre-Annick** et **Pierre-Caroline** pour les conférences (notre ami **Michel Rio** sera absent). Pour les visites nous pouvons compter sur **Yannick Pluchon** et **Alain Piccinini**, et enfin notre mémoire vivante du Concorde, **Philippe Borentin** !



Cette manifestation est très importante. Le Musée de l'Air nous a chargés d'organiser le Week End de cette commémoration du premier vol du Concorde. Le Musée espère 1500 à 2000 visiteurs. Nos effectifs sont insuffisants pour accueillir dignement tout ce monde ! Pierre envoie un mail « Appel à Volontaires » à toutes celles et ceux qui veulent bien s'engager à nos côtés pour être intermédiaires entre le public et les deux Concorde stationnés dans le hall du Musée de l'Air. Ce message sera relayé sur facebook par Nathalie Delahayes et son groupe Mach2. Plus de cinquante réponses pour être les bénévoles d'APCOS !!!! L'évènement est repris par plusieurs médias avec interviews de **Pierre** et **Caroline**, de **Daniel** et **Caroline**, d'**Annick Moyal** et son Mari **Claude** qui a beaucoup voyagé sur Concorde (plus de 200 fois !), sans oublier la directrice du Musée, ainsi que les membres de l'AAMA tout particulièrement passionnés de Concorde. Télévision, radios, journaux etc...

Un grand succès ... deux jours à partager entre nous et les « passagers », un moment magique ! « Encore un miracle de Concorde ! ». **Annick Moyal** vous demande de nous faire connaître votre ressenti sur ces 2 jours.... Quelques lignes ... vos réponses ont été nombreuses ! Tellement intéressantes et enrichissantes pour nous et l'APCOS !  
Merci !!!



**Jany**

## TEMOIGNAGE

**V**ous êtes nombreux à avoir répondu « présents » pour ces 2 jours au **Bourget** passés sous les 2 avions. A l'accueil : Bruno Detchevory et Kim Gaëtan Le Ngoc en spencer blanc. Magali Le Floch en robe Nina Ricci bleue ... secondés par Alain Verschuère, Douglas Hallawell et bien d'autres ... Près des expositions « cadeaux passagers et uniformes », Nicole Méneveux, Christine Jaki, Caroline Cadier, moi-même et d'autres ... Au stand simulation avec Patrick Sevestre et Philippe Bianco. Au stand APCOS Aline, Pierrette, Jany, Daniel Davranche ... Philippe Borentin « la mémoire » des vols Concorde répondait aux questions qui fusaient et nos « techniques » Alain Piccinini, Yannick Pluchon, Claude Herpin, Daniel Costes, Daniel Gaulard, Patrick Dhaussy, Jean Louis Masselin, Guy Cervelle, Mathieu Chouquet-Stringer, Pierre Grange (*pardon pour celles et ceux que j'oublie*) faisaient découvrir Concorde dessous et à l'intérieur de l'avion. Sans oublier la voiture de Michel Rolland qui stationnait à l'entrée du **Hall Concorde**. Chacun à l'emplacement qu'il avait choisi a accueilli, guidé et expliqué ce que le visiteur allait découvrir. Nombreux ont été vos retours sur ces 2 jours. Beaucoup d'entre vous ont apprécié de se retrouver, tel un équipage en total immersion ; vous nous avez fait part de ce bonheur : une grande famille en quelque sorte. Nos visiteurs eux-mêmes nous l'ont dit ... avec une pointe d'envie !



Nous attendions plus ou moins 2000 personnes et 4000 personnes ont fait le déplacement ; un grand nombre d'entre eux s'étaient inscrits au préalable sur le site du MAE pour une visite commentée des avions. La foule était nombreuse et une file d'attente d'environ 100 personnes s'est renouvelée tout au long de ces 2 jours tant l'enthousiasme de nos visiteurs était grande. Jamais le Hall Concorde n'avait été aussi animé sauf peut-être lors du dîner sous les « 2 Oiseaux Blancs » présidé par André Turcat il y a bien longtemps !

Les 3 conférences ont eu beaucoup de succès particulièrement le passage du mur du son entendu par les participants 50 ans après ; un vol Paris - New York presque réel ! Comme à l'habitude les questions posées ensuite par les spectateurs ne finissaient pas mais les visites guidées, réservées et aux horaires fixes, étaient là pour vider les sièges.

La fermeture à 17 heures du MAE arrêta notre élan et tous nos bénévoles apportèrent leur aide pour ranger les stands et leur contenu. De nombreuses photos ont été prises ; un souvenir de plus que nous devons à Concorde.

**Annick Moyal**

Ce week-end au Bourget a été très enrichissant, le plaisir de revoir tous les amis, réunis par l'amour de ce bel oiseau que nous aimons toujours tous autant, l'étonnement de voir que cet avion déclenche autant de passion même après 16 ans ! La joie de voir des enfants ;

Et beaucoup qui n'ont pas connu cet avion nous poser plein de questions sur notre travail à bord et notre vie en équipage. Et l'accueil nous a rappelé la façon dont nous accueillions nos clients à bord ! Beaucoup se sont bien appliqués à remplir notre petit quiz qui a eu beaucoup de succès ; tout le monde voulait se faire prendre en photo avec nous c'était très drôle et très sympathique, Bref c'est très positif, cet avion nous a réunis pour le meilleur et le fera encore dans les années à venir. Nous lui sommes tous fidèles et il nous le rend bien... **Alain Verschuère**



Tout d'abord, merci à Pierre à toi et à tous ceux qui ont organisé ce 50ème anniversaire du premier vol Concorde : un vrai succès ! Beaucoup de visiteurs impressionnés à la vue des deux avions et très intéressés par les kakémonos qui expliquent pratiquement toutes les particularités du vol supersonique. Certains suggéraient même de les avoir en permanence dans le hall et éventuellement qu'ils devraient être reproduits sur support papier. Grande satisfaction des visiteurs, ils posaient des questions techniques sur les divers systèmes, sur le ressenti en cabine au passage du « mur du son », mais aussi sur l'accident, et l'arrêt des vols. Personnellement, j'ai beaucoup apprécié ces deux jours. La présence du proto et de l'avion de ligne m'évoque beaucoup de souvenirs ; en parler à nos visiteurs a été un plaisir.

Dès 1968, au sein du CESO (Concorde engine support organisation), une équipe franco-britannique bien intégrée, nous avons préparé les Olympus pour le 1er vol, les divers essais « moteur », la progression en Mach ponctuée des programmes de modifications pour atteindre enfin « la

## TEMOIGNAGE

certification ». En 1976, début de l'exploitation en ligne de Concorde, certains d'entre nous ont été détachés aux escales d'Air France et de British Airlines. Bien amicalement.

**Claude Herpin**

Ce fut pour moi une occasion inoubliable. De renouer avec un passé déjà hélas lointain mais si riche. Participer à l'animation des visites autour des avions m'a donné l'occasion de constater une nouvelle fois l'enthousiasme des gens pour cette aventure. Merci !

**Jean-Marie Mariani**



Un gd merci à tous ceux impliqués pour avoir si bien réussi ces 2 journées et de nous avoir permis de nous retrouver autour des 2 Concorde.

J'ai pu accompagner le maire du Bourget, Yannick Hoppe, et 2 de ses amis, à bord des 2 avions pour une visite très personnalisée en fin de journée dimanche.

Au plaisir de vous retrouver bientôt. Amitiés !

**Douglas Hallawell**

J'ai personnellement pu croiser beaucoup de personnes qui ont travaillé d'une manière ou d'une autre pour Concorde. Toutes avaient des anecdotes et pour moi, la tristesse toujours toute relative de voir Concorde au sol a été transcendée par ces récits touchants ou incroyables, ces sourires, ainsi que cette camaraderie de ce collectif de passionnés. Et finalement, c'était certainement ça le plus beau pour fêter le cinquantenaire du premier vol de Concorde.

**Mathieu Chouquet-Stringer**

J'ai pu donner envie à des jeunes accompagnés de leurs parents. Certaines visites ont duré très longtemps et beaucoup regrettaient de ne pas avoir connu cet avion mythique, j'ai eu le sentiment de participer à un grand événement.

Merci à vous tous.

**Jean-Loup Agopian**

Ce fut bien sûr un grand plaisir de retrouver des camarades d'équipage, certains pas vu depuis très longtemps, dont André Verhulst qui fut mon instructeur au simu en 2002, et surtout à Châteauroux, une semaine inoubliable !

Les visiteurs du Musée nous ont montré, ô combien, que notre avion passionne encore, tous âges confondus, profanes ou professionnels ... comme ce groupe d'ados accompagnés par leurs parents, qui ont posé beaucoup de questions pertinentes, autant sur le Concorde que sur l'aviation en général. L'occasion de démystifier et d'éduquer : un moment tourné autant vers le passé que vers l'avenir ...

Rencontré aussi un PNC Delta Airlines, en relève à Paris pour plusieurs jours : pilote privé débutant, un peu abasourdi par le spectacle, ne sachant comment s'orienter et se renseigner ; le gars était vraiment passionné et sympathique. Parti en laissant sa carte, je suis invité à ... Sait Lake City !

**Daniel Costes**



Des moments forts autour du Concorde une fois de plus. Tout le monde a été très occupé sur les différentes activités.

Dimanche après-midi j'ai abandonné mon simu de modèles réduits pour remplacer Patrick sur le grandeur nature. Il avait dépassé son temps de vol réglementaire ! Bon tout s'est bien passé à une remise de gaz près.... Trop haut trop vite .... Eh oui je n'ai été lâché sur Concorde que mardi dernier par Patrick en à peine 3 tours de pistes. Je vais d'ailleurs ajouter cette QT sur ma licence. Mais au crayon de papier. Sourire

Concernant le Simu de Concorde radiocommandé, ma télécommande a comptabilisé 10h50 de vol sur les 2 jours sachant que dimanche après-midi, il a moins fonctionné.

**Philippe Bianco**

## TEMOIGNAGE



Concernant mon retour expérience, j'étais en assistance d'Aline et Pierrette et j'ai renseigné, sur un plan technique, des visiteurs au pied des avions. Autour du Simu, j'ai pu expliquer ou répondre aux questions des spectateurs pendant que Patrick ou Daniel avait un « Elève » aux commandes. En tout cas, la satisfaction des visiteurs était grande, et leurs questions très souvent très intéressantes.

Merci à Tous

**Daniel Davranche**



Un grand bravo à toutes et à tous. Tellement heureux d'avoir retrouvé ou des collègues, ou des anciens clients, ou même des célébrités (*chut!*) Deux regrets néanmoins :

- L'absence de code vestimentaire pour les bénévoles de l'APCOS ! L'écharpe certes bien réussie
- Le fait que **La Poste** ait choisi le musée **Delta** (*avec tout mon respect*) pour le bureau temporaire à l'occasion du timbre anniversaire. Bien fidèlement

**Guy Cervelle**



J'ai participé avec mes amis Daniel Gaulard et Jean-Louis Masselin à trois animations « Du prototype à l'avion de ligne, 7 ans de développement ». Sur la base de renseignements acquis avec Gérard Duval, et qui nous avaient été transmis par notre regretté **Apcosien** Henri Perrier, nous avons eu le plaisir, non seulement d'évoquer l'équipage d'essais du premier vol, mais également l'énorme travail d'inventivité des

Bureaux d'études menés par Lucien Servanty et bien d'autres.

Avec chaque groupe de visite nous avons constaté, un beau moment d'échange. Bien peu de visiteurs avaient volé sur cet avion mais, gros contribuables ou pas, tous semblaient, à juste titre, très fiers de ce patrimoine aéronautique et de ce qu'il représente en termes de challenge technique ainsi

que d'un « service à la française ».

Les 3 visites, initialement prévues en 45 mn, ont en fait été réalisées en 1h30 mn, du fait des nombreuses questions posées par un public avide de renseignements. Nous avons parfois terminé les réponses devant les Panneaux et quelques « spécialistes de la vis de 12 » judicieusement placés pour nous sauver de l'enlèvement.

**Alain Piccinini**



## TEMOIGNAGE



Lorsque le musée propose par la voix de sa directrice à Alain Rolland à l'automne dernier de déléguer à l'AAMA l'organisation du 50ème anniversaire du premier vol Concorde, nous acceptons avec enthousiasme, sans mesurer complètement l'ampleur de la tâche ! Mais dès le départ une évidence s'impose à nous : il ne saurait être question de ne pas y associer l'APCOS ! Pierre Grange accepte immédiatement et commence une longue série de réunions, avec outre lui-même, Alain Piccinini et Patrick Sevestre (membre APCOS et AAMA, tout comme Pierre) : pour l'AAMA Alain Rolland, Pierre Gain, votre serviteur, et le musée dont les représentants ont évolué au fil du temps.

Après avoir défini le contenu de ces deux journées, restait à s'assurer des moyens à mettre en œuvre pour leur réalisation, tant côté APCOS, qu'AAMA et côté musée. A partir de janvier, tout s'accéléra. Les courriels arrivaient en mode haute densité, les claviers chauffaient, et les batteries des portables se déchargeaient plus rapidement que d'habitude ! Les problèmes techniques et administratifs furent résolus les uns après les autres – enfin presque puisque nous n'avons pas pu exposer le moteur du musée - et je ne regrette ni le temps ni l'énergie consacrée à ces deux jours dont nous pouvons tous être fiers.

Les visiteurs comme les participants ont été ravis de cette commémoration à la gloire de Concorde, Concorde qui fait toujours rêver comme nous l'avons tous constaté dans les yeux des visiteurs. Merci et bravo !

**Jean-François Louis**



Clap de fin dimanche soir avec ce qu'il reste des équipes APCOS et AAMA

**TOUR DU MONDE RECORD VERS L'EST**

**15 au 16 août 1995**



**Par Guy Cervelle**  
**Responsable de l'exploitation des vols spéciaux**

**O**rly 14 juin 1995. Alors chef de quart à l'escale d'Orly, nous nous remettons à peine de l'attentat de l'Airbus d'Alger qui vient de se dérouler quelques semaines plus tôt. Rentré depuis peu d'une affectation comme chef d'escale à Nairobi, je suis dans l'attente d'une nouvelle affectation à l'étranger lorsque je suis convoqué par **Philippe Berthelot**, Directeur des escales d'Orly. L'entretien sera bref et précis : après avoir établi le record du monde de vitesse autour du monde vers l'Ouest les 12/13 octobre 1992 à l'occasion du 500<sup>ème</sup> anniversaire de la découverte de l'Amérique, le même affréteur Américain sollicite Air France pour établir un nouveau record du monde mais cette fois-ci d'ouest en est. Le contrat est d'ores et déjà signé et l'opération doit impérativement avoir lieu les 15 et 16 août, soit 2 mois plus tard ! On cherche un homme de terrain, plutôt baroudeur selon l'expression même employée par le regretté P. Berthelot et il semblerait que j'ai le profil requis. Le challenge, pour intéressant et excitant qu'il pouvait être, n'était pourtant pas une mince affaire et surtout dans un délai aussi court car j'ignorais tout de l'avion et des hommes qui gravitaient autour de cette fabuleuse machine, qu'il s'agisse des divisions PN, du secteur de maintenance concerné, des spécialistes des Opérations aériennes ! Néanmoins, l'idée de décliner la proposition ne m'est même pas venue à l'esprit et rendez-vous fut pris immédiatement et pour le lendemain avec **Frank Debouck**, directeur commercial de la petite cellule Concorde créée très peu de temps avant.

Ce second rendez-vous aura été presque aussi bref que le premier, l'objectif étant très clair : nous devons faire et gagner ! Le challenge se précisait de plus en plus, avec même par moments le sentiment d'une mise à l'épreuve personnelle que je devais remporter ! Le temps pressait et Frank m'orienta aussitôt vers **Michel Rispal**, responsable de la logistique Exploitation Amériques qui était en charge de Concorde, celui-ci n'étant exploité en vol régulier que sur la ligne CDG/JFK/CDG. Je me retrouvais donc devant une feuille blanche et compte tenu du délai relativement court pour la préparation de cette aventure, l'urgence était de rencontrer les principales entités concernées :

- Le PNT en l'occurrence **Michel Dupont**, Chef de Division
- Les opérations aériennes avec **Thierry Laplaige**.
- La Division technique DM.QN avec **Franck Ternier**.
- L'entretien en ligne avec **Jean-Claude Caplot**
- Le PNC avec **Gérard Blanchard** ainsi que le service en vol avec l'équipe de RE.SY dirigée par **Marc Langet**.

Les escales retenues pour cette grande boucle étaient JFK TLS DXB BKK GUM HNL ACA et je me lançai donc dans une longue série de repérages dans ces escales dont la moitié était hors réseau Air France comme de British Airways qui aurait pu être en mesure de nous fournir quelques informations logistiques.

**Les repérages :**

Les priorités consistaient dans chaque escale à identifier la personne qui sera responsable de la touchée de A à Z, de rencontrer les différents intervenants : Aviation civile, aéroport, compagnie d'assistance, pétroliers, catering et de sensibiliser tout ce beau monde tant sur l'enjeu de l'opération que sur les particularités de Concorde. En fonction des horaires et de l'activité des aéroports au moment où nous passerions, les négociations se sont parfois avérées compliquées pour obtenir les points de stationnement qui nous permettraient de minimiser les temps de roulage autant que possible mais en vérifiant les compatibilités des équipements pour l'avitaillement en carburant et le servicing en général. Ceci sans parler des équipements indispensables tels qu'un minimum de 3 GPU et de deux ASU.

Les priorités techniques étant réglées, je ne pouvais pas non plus négliger le fait qu'il s'agissait également d'un vol commercial avec 80 passagers dont il conviendrait de prendre soin en vol comme au sol et de faciliter le court transit dans chaque escale. Avec du recul, je crois pouvoir dire que nous avons eu beaucoup de chance de réaliser ce vol avant un certain 11 septembre car nous avons pu négocier de nombreuses facilités aujourd'hui impensables.

**Le départ de JFK**

Un briefing réunissant l'ensemble des PNT et le support logistique aura lieu le 14 août à l'hôtel Hilton de l'aéroport de JFK où nous étions convenus de résider en accord avec



## TEMOIGNAGE

l'affréteur qui finira par y loger également la totalité de ses clients pour limiter au maximum la durée de notre transfert le lendemain matin

Nous avons tous à ce moment le sentiment d'ouvrir la première page d'une aventure qui va nous emmener très, très loin de notre quotidien et de l'exploitation que nous connaissons en temps ordinaire. Nous étions conscients que nous aurions à donner le meilleur de nous-mêmes et que nous n'avions pas d'autre objectif que de gagner tout en conservant à l'esprit et en permanence le souci incontournable de la sécurité du vol, chacun dans son propre secteur. Le chef de mission n'aura de cesse de marteler qu'il n'était pas question de prendre le moindre risque. Selon son expression maintes fois répétée : « Le moindre pépin, on arrête tout »

Par chance, je dois reconnaître que le fait de retrouver des têtes connues a contribué à me mettre plus à l'aise et à diminuer considérablement mon stress lors de cette réunion. En effet, lorsque jeune chef d'escale de permanence à JIB (1972/1975) j'avais déjà connu sur B707 **Claude Hétru** et **Michel Dupont** qui avait succédé à **Robert Durin** comme chef de division B707 avant de devenir plus tard celui de Concorde. J'avais bien connu **Bernard Dépouez** sur F27 lors de mes 4 années passées à TAT et surtout mon Ami **Jean Marcot** rencontré pour la première fois dans les années 1970 alors qu'il était ... radionavigateur ! Quel beau parcours qui s'achèvera tragiquement hélas le 25 juillet 2000, quelques jours après ses cinquante ans.

Après une très brève apparition au cocktail organisé par le sponsor officiel qui aura permis de faire la connaissance de notre affréteur **Donald Pevsner** et de quelques passagers dont le célèbre astronaute d'Apollo X, **Tom Stafford**. Une passagère aux formes très arrondies attirera notre attention ; elle acceptera très volontiers de rencontrer notre médecin accompagnateur auquel, comme preuve d'anticipation, elle remettra un certificat de son médecin traitant attestant que son état lui permettait de faire le vol



### La déclaration générale pour la totalité du périple :

CDB : Michel Dupont et Claude Hétru. OPL : Jean Marcot, Bernard Bachelet et Bernard Depouez. OMN : Jean Lombart, Claude Billerey et Jean-Louis Masselin. Médecin Cie : Claude Montagne. Mécaniciens : Jean-Jacques Chillaud et Philippe Navarre. Responsable Opérations au sol et relations commerciales avec affréteur : Guy Cervelle.

Les équipages commerciaux n'étant pas soumis aux mêmes obligations pour la validation du record par la Fédération Aéronautique Internationale, ils seront après le départ de JFK (CC Dominique Wallois) relevés à TLS (CC Christian Caleyron) BKK (CC Serge Blanchong) et HNL (Yannick Gougoud)

### Les escales :

**JFK** L'International Building ne se prêtant pas vraiment aux conditions médiatiques recherchées par l'affréteur pour couvrir l'événement, il avait été décidé de partir du parking dédié à l'aviation générale. Excellente idée certes mais qui n'aura pas été sans perturber la belle routine bien huilée des vols AF001 / 002 au Terminal International et notre aventure commençait très difficilement, à tel point que nous aurons dû attendre le matin du départ un devis de masse oublié aux opérations !!! Mais il est vrai que le tarmac laissait penser davantage à Hollywood qu'au premier aéroport de New-York

**Toulouse.** Bercail du bel oiseau blanc nous savions que l'affluence tant du public que des médias serait très importante. L'événement ne pouvait pas laisser indifférentes les autorités locales, chacune souhaitant apporter sa participation et tirer la couverture à soi. Excellente compétition qui nous permettra d'obtenir un parking au large, peu habituel mais proche du seuil de piste et à moins de 100 mètres du parking du personnel. En réalité et dès notre approche sur Blagnac, nous avons pu constater que toutes les voies d'accès étaient noires de monde, à croire que toute la ville de Toulouse était venue pour voir le retour au nid de son bel oiseau.



**Dubaï. Première escale de stress :** En 1995, l'aéroport de DXB n'était pas ce qu'il est devenu aujourd'hui et notre premier souci lors du repérage avait été d'obtenir un point de stationnement au large car les cheminements au sol étaient compliqués, les passerelles mal positionnées eu égard à nos contraintes et nous tombions en pleine heure de pointe !! Heureusement, quelques jours avant le départ de JFK, je recevais l'information du chef d'escale selon lequel nos demandes avaient été acceptées !

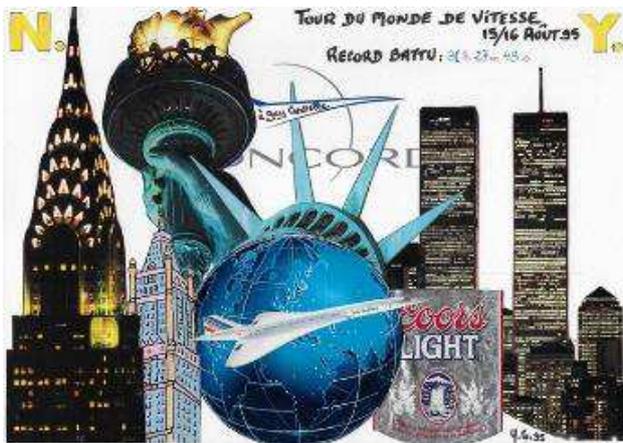
## TEMOIGNAGE

Malgré la règle fixée par Michel Dupont du « 3 only in the cockpit » il avait été convenu que je serais appelé au poste par le CDB en fonction avant l'arrivée dans chaque escale pour rappeler ce qui avait été obtenu avec le terrain de destination comme conditions de traitement au sol tant sur le plan technique que commercial. J'ai donc pu assister en direct à la communication entre Claude Hétru et le contrôle Saoudien alors que nous étions au niveau d'Alexandrie ! Claude précisant que nous évoluons à Mach2 et 16.000 mètres et s'attendant à ce qu'un survol en subsonique soit requis comme prévu, nous entendons le contrôleur Saoudien répondre « **Roger ... continue ... !** » A ce moment, le regard de bonheur échangé avec Claude se passait de mots, sauf qu'arriver à DXB avec 40 minutes d'avance me posait de grosses interrogations par rapport à ce que nous avions prévu et à l'accueil qui nous serait réservé ! Heureusement, notre chef d'escale veillait au grain et tout était parfaitement en place lorsque nous fîmes bloc ! **Trop beau !** Un complément d'huile semble non indispensable mais fortement souhaitable pour la poursuite du vol et c'est alors que le technicien de DM.LK se rend compte qu'il a oublié de dédouaner le matériel pré-positionné par DM.QN !! Merci à l'inventeur des tolérances en ligne !



**Bangkok. Seconde escale de stress** Le repérage aura été l'un des plus simples et conviviaux ! Tout nous était promis au plus haut niveau de chaque entité concernée avec des promesses allant au-delà de nos demandes ! Hélas, rien ne se passa comme promis ! Au contraire des autres centres de contrôle, notre vol sera traité comme n'importe quel vol commercial et nous nous sommes retrouvés en 7<sup>ème</sup> position pour l'atterrissage et le point de parking prévu aura été modifié au dernier moment pour cause d'un buffet organisé par l'aéroport à l'intention de nos prestigieux passagers. Fort heureusement le traitement au contact aura limité les dégâts !

**Guam. La belle surprise** Le repérage à Guam restera dans ma mémoire comme l'un de mes meilleurs souvenirs pour ce vol. La longueur de piste de l'aéroport de Won Pat étant incompatible pour l'étape suivante, notre affréteur obtiendra des autorités américaines l'autorisation d'utiliser la piste beaucoup plus longue de l'AFB Guam Andersen. L'accueil qui m'aura été réservé tient de l'enchantement ! A ma descente d'avion en provenance de MNL, accueil par un officier supérieur Américain (marié à une charmante Normande) qui m'invitera à dîner dans l'un des plus chics restaurants de l'île, le but étant surtout d'identifier nos attentes et de préparer la réunion du lendemain mais aussi de m'informer que le général Commandant des forces Américaines du Pacifique ferait une brève apparition ! Je ne posai pas de question lorsqu'il me demanda de lui confier mon passeport mais restai interloqué lorsque lui et son épouse me présentèrent leurs condoléances : ils avaient appris le terrible attentat survenu ce 25 juillet 1995 à la station St Michel.



Le lendemain matin, un command-car de l'USAF est venu me chercher pour me conduire à l'AFB où m'attendait une bonne douzaine de militaires désignés pour l'assistance de notre vol. J'avais pris soin d'emporter avec moi outre la documentation technique quelques maquettes de Concorde et me demandai comment je ferai pour ne pas faire de déçus !! Le briefing dura près de 2 heures tant les questions posées étaient nombreuses et pertinentes (c'est alors que je relativisai mes fréquentes difficultés de compréhension lorsqu'un Californien faisait régulièrement répéter son camarade du New Jersey !) Le général annoncé sera effectivement venu pour nous accompagner jusqu'au petit musée de l'AFB où j'ai pu voir des photos impressionnantes de B52 s'envoler pour bombarder le Vietnam en surcharge évidente et ne prenant vraiment leur envol qu'après le bout de piste.

Michel Dupont était relativement perplexe quant à l'aptitude de l'armée Américaine à traiter un avion civil et de surcroît Concorde ! La surprise n'en sera que plus grande car ce sera en quelques cinquante minutes notre escale la plus rapide de tout le périple, procédure de surpleins y compris ! Cette touchée aurait mérité d'être filmée tant nous nous serions crus dans un stand de ravitaillement de F1, la totalité des gestes étant commandée avec des coups de sifflet différents et identifiant chacun d'entre eux : mise en place et retrait du servicing, mise en place des groupes, accrochage et retrait du camion hôtelier etc. ... Cerise sur le gâteau, nos Gi avaient poussé le luxe de nous installer des douches mobiles à proximité ! (Douche particulièrement appréciée par l'un de nos OPL que nous devons attendre !!)

## TEMOIGNAGE

**Honolulu, le stress ultime.** Escale sous la responsabilité régionale de SFO, le repérage s'était déroulé dans de bonnes conditions avec les différents intervenants mais tout ce qui avait été convenu a tourné au fiasco lorsque nous nous sommes vu imposer un point de stationnement au contact puis faire face à une passerelle en panne et une configuration ne permettant pas au camion hôtelier d'approcher à aucune des portes !!!!! Seuls les camions carburant étaient opérationnels ! Déplacer Concorde aurait été une perte de temps considérable et je proposai à l'affréteur de ne pas faire débarquer les passagers et de ne pas charger de commissariat ! Sa réponse fut immédiate et nous ferons donc HNL/ACA sans repas mais personne ne s'en plaindra !!



**Acapulco. Près du but :** Le repérage à ACA aura été le plus folklorique de tous. Accompagné du chef d'escale régional, le regretté **Jean-Claude Sciore**, une bonne vingtaine de personnes nous attendait pour une réunion préparatoire digne d'une assemblée générale !!!! L'aéroport d'ACA était enthousiaste à l'idée de recevoir Concorde et d'avoir été retenu comme escale de cette tentative de record au point que le Directeur nous informa que l'aéroport louerait tous les champs aux alentours pour permettre le stationnement payant des voitures et l'accueil du public ! Il n'en fallut pas plus pour que nous demandions en conséquence l'exonération des taxes d'atterrissage et de stationnement ! Son accord sans réserve n'était pas sans nous satisfaire mais notre surprise sera à son comble lorsque le traiteur prit la parole pour nous offrir quasiment les prestations hôtelières avant que le pétrolier ne s'en mêle et annonce qu'il solliciterait la gratuité auprès de sa Direction !!! Tout cela tenait du rêve et nous nous regardions avec Jean-Claude sans rien comprendre !!! Nous apprendrons rapidement que nos interlocuteurs étaient tous les trois candidats aux prochaines élections régionales ... sur des listes différentes !

L'accueil à ACA fut grandiose et haut en couleurs avec parade militaire, fanfare, mariachis et jeunes danseuses, le tout sous un soleil de plomb ! L'escale se déroula au mieux malgré l'invasion du tarmac par une horde de journalistes et de photographes que seule la mise en route du 1 finira par convaincre de s'éloigner.

Nous partions donc pour la dernière étape et nous commençons donc à y croire sérieusement bien que relativement inquiets car les prévisions météo en croisière étaient loin d'être optimales. Mais nos PNT sauront éviter habilement ce dernier obstacle. Donald Pevsner commençait lui aussi à y croire et c'est alors que j'ai commis un odieux mensonge : il me réclama 2 canettes de bière **Coors Light** (le véritable sponsor du vol) pour faire des photos à l'arrivée en les tenant dans chaque main devant les photographes. Je me retrouvais très ennuyé car nous nous étions aperçus très vite que les passagers n'en buvaient pas, préférant de loin les vins français et le Champagne . En conséquence, à chaque escale, nous nous délestions d'un ou deux cartons de cette bière au grand bonheur des personnels d'escale !!! Ma réponse fut aussi spontanée que mensongère : « Vraiment désolé Donald ... Il n'y en a plus , les passagers ont tout bu !! » Ma réponse le laissa indifférent. Seul le record était important !!

### Le retour à JFK

Nous avons gagné ! Personne ne semble ressentir de fatigue après ces 36 heures sous tension, partis le 15, de retour le 16 tout en ayant passé une paire d'heures le 17 pour un record inégalé de 31 heures 27 minutes 49 secondes et consommé un peu plus de 500 tonnes de carburant.

Après avoir satisfait aux obligations médiatiques à l'aéroport de JFK, nous voici donc de retour à notre hôtel ? Flathotel ?? pratiquement 2 jours après l'avoir quitté et tous impatients de prendre une bonne douche et de retrouver une position horizontale qui commençait à faire sérieusement défaut ; en fait les 2 couchettes qui avaient été montées à l'arrière de la cabine n'auront pratiquement jamais servi car seuls l'équipage technique et l'équipe de support logistique auront réalisé la totalité de la boucle, les PNC étant relevés presque à chaque escale.



Deux anecdotes marqueront ce retour à New York : la première, c'est le fait que moins d'une heure après avoir rejoint l'hôtel et sans aucune concertation, nous nous sommes retrouvés malgré la fatigue accumulée à la réception en nous demandant où nous pourrions bien manger un morceau !

La seconde, c'est l'histoire de notre médecin que nous retrouverons courbaturé de partout, ayant du mal à se mouvoir ! Il nous avouera un peu plus tard que complètement épuisé, il n'avait pas pris soin de



**ÇA S'EST PASSE SUR CONCORDE**

**Souvenir d'une performance**

**Par Jean-Loup Agopian  
Steward Concorde**



**Anecdote Concorde Vol AF 200 du 31/10/1981**

**J**e me souviens que les vols vers Caracas et retours étaient rarement complets et ce jour-là, c'était le 31 octobre 1981, nous rentrions de Caracas avec une vingtaine de passagers. La première étape retour se déroula normalement jusqu'à notre escale à Santa Maria. Comme d'habitude, nous profitons de cette escale technique pour descendre dans le hall de transit où nous pouvions échanger des souvenirs de vols avec nos passagers qui avaient l'impression d'être des pionniers de l'aviation.

Le moment de repartir était arrivé et tout le monde était fin prêt pour cette dernière étape vers Paris. Le Commandant de Bord, **Jean-Jacques Doublait**, avait aligné le Concorde pour un décollage immédiat et la mise en puissance des réacteurs était pour nous le signe d'un lâcher des freins imminent. Le roulage commença normalement mais ne dura que quelques secondes quand une alarme au cockpit obligea nos PNT à interrompre le décollage. C'était mon premier arrêt décollage sur cet avion et je peux vous dire que ça freinait fort. Pas d'autre choix que de retourner au bloc pour contrôler et réparer la panne.

J'avoue que le temps a passé et je ne saurais vous dire de quelle panne l'avion avait souffert mais elle fut rapidement réparée et nous n'avions plus qu'à repartir. C'est ce que nous, PNC, pensions et nos passagers avec nous, mais sur Concorde rien n'est comme sur un autre avion. En effet, du fait de la vitesse atteinte, la température des roues était telle que, malgré les ventilateurs de freins tournant à plein régime, il fallait attendre avant d'envisager un nouveau départ. Nous revoilà donc avec nos passagers, en train de parler technique et mécanique en général et de cet avion en particulier. Les freins ayant suffisamment refroidi, nous revoilà en configuration de départ. Le commandant nous rassure et nous nous alignons pour la deuxième fois pour un décollage immédiat. Les moteurs montent en puissance, les freins sont lâchés et la poussée nous plaque sur nos sièges...guère plus longtemps que la première fois hélas.



Une nouvelle alarme oblige à nouveau nos PNT à interrompre le décollage, un peu plus fort que la première fois puis retour au bloc. Cette fois encore nous descendons dans le hall de transit. Nos passagers un peu crispés se détendent en faisant quelques jeux de mots du style jamais deux sans trois, ou en parlant fort comme si nous venions de faire un exploit. Chacun avait sa manière d'exprimer son ressenti.

Notre commandant ayant un peu de temps disponible nous rejoignit pour répondre à nos passagers, devenus presque des amis, et le voilà expliquant les mesures anti bruit de Concorde et pourquoi la post combustion au décollage devait être coupée assez rapidement puis rallumée plus tard pour passer le mur du son. Nous apprenons aussi que le temps d'arrêt serait plus long que la première fois car les freins avaient chauffé énormément et qu'il leur faudrait plus de temps pour refroidir. Qu'à cela ne tienne, les passagers étaient ravis de tout ce qu'ils avaient appris sur cet avion. La bonne ambiance régnait. Le commandant nous expliqua alors qu'étant donné le retard que nous avions pris et que par ailleurs il n'y

## TEMOIGNAGE

avait pas de mesure anti-bruit au décollage de Santa Maria et aussi le fait que nous n'étions pas très chargés on allait tenter une expérience originale au décollage. Nous étions tous impatients de vivre cela, nos passagers et moi le premier.

La panne résolue et les freins à bonne température, nous revoilà partis nous aligner. Parés au décollage. Le commandant nous avait prévenus et demandé de bien attacher nos ceintures. Je me souviens toujours de cet instant, les moteurs prennent une puissance maximum, les freins sont lâchés, la post combustion allumée, le commandant ne la coupera qu'à Mach 1.7. Trois minutes et vingt secondes se sont écoulées et nous passons Mach 1 à dix mille mètres d'altitude et six minutes après nous atteignons Mach 2. Chronomètre en main, c'était un moment magique que seul Concorde pouvait nous donner. Je me suis laissé dire qu'un Mirage 3 ne faisait pas mieux.

### **Une autre anecdote que l'on pourrait titrer « Dans les bras du président »**

Ce 21 mars 1984, nous effectuons un vol Présidentiel de Paris vers Washington.

#### **Vol AF 100F du 21 mars 1984. F-BVFA**

**Equipage technique** : Gilbert Jacob CDB, Jean-Claude Delorme OPL, André Blanc OMN et Jean Lecuyot Radio

**Equipage commercial** : Françoise Baptissard Chef de cabine, Jacqueline Blanc, Marie-Thérèse Peters, Jean-Jacques Auvray et Jean-Loup Agopian.

Le kit présidentiel est installé dans le Concorde et le Président Mitterrand a profité de son lit pour se reposer avant la journée chargée qui l'attend après son arrivée. Nous sommes en descente, que dis-je, en courte finale et je m'apprête à aller m'asseoir sur mon siège en 1D (*porte avant droite ndlr*) quand je vois le Président, qui avait souhaité rester couché jusqu'à l'atterrissage mais qui avait dû changer d'avis debout dans le couloir. Il me fait face en essayant de remonter son pantalon qu'il a sur les genoux et que visiblement il a du mal à enfiler. Imaginez ma vision d'un président de la république qui allait probablement se retrouver catapulté dans le cockpit dans les prochaines secondes dès le toucher des roues et du freinage.

En une seconde, je me lève de mon siège pour aller à la rencontre du Président que j'enlace dans mes bras, en dehors de tout protocole et en m'arc-boutant pour ne pas tomber et je m'entends encore dire à mon illustre protégé « c'est pour la France Monsieur le Président ». Je n'oublierai jamais ce moment d'intimité avec le Président Mitterrand et je le partage pour la première fois.

**JLA**



#### **Vol présidentiel AF100F du 13 décembre 1984 au départ de Bangui**

**Jean-Loup Agopian est au premier plan**

**Le CDB Gilbert Jacob est sur la passerelle et en dessous de lui, Jean-Claude Delorme le copi et André Blanc le mécanicien navigant. Derrière Jean-Loup, Jacques Masson le radio ; tout à gauche, François Kocina.**

*Infos du site lesvoldeconcorde*

### PIERRE CHANOINE-MARTIEL



**P**ierre Chanoine-Martiel, né le 1<sup>er</sup> avril 1921 à Paris nous a quittés le 19 mars 2019 à la veille de ses 98 ans.

Breveté pilote militaire en 1939, à l'âge de 18 ans, il s'évade de la France occupée via l'Espagne, en mars 1941. Il est envoyé aux États-Unis et reçoit une formation de pilote de chasse. Il intègre le groupe de chasse « La Fayette » et participe, en 1944, à la Bataille de France sur P-47 Thunderbolt, totalisant 185 missions de guerre.

En 1945, il entre à Air France et, durant 36 ans, accompagnera au plus près le développement de la Compagnie. Il volera principalement en long-courrier sur DC-4, Constellation, Super Constellation, Boeing 707, Boeing 747 et Concorde.

En 1952 il fait partie des fondateurs du SNPL dont il est secrétaire général jusqu'en 1956 puis président jusqu'en 1958. Il crée en 1957 la revue « Icare ».

En 1968, il est nommé Directeur des Opérations Aériennes d'Air France, axant sa politique sur l'amélioration de la sécurité des vols. En tant que DO, il participe aux vols d'évaluations Concorde qui sont proposés par Aérospatiale aux compagnies clientes. 4<sup>ème</sup> pilote d'Air France à piloter Concorde, il vole sur le prototype 001 le 26 janvier 1972 aux côtés de Jean Franchi.

Au printemps 75 il est du premier stage de qualification ce qui lui permettra de participer aux vols d'endurance Concorde de juin à juillet 75. Le 21 janvier 1976, il est aux commandes du Fox Alpha pour le vol inaugural vers Rio. Il volera sur Concorde jusqu'à son départ en retraite au mois d'avril 1981.

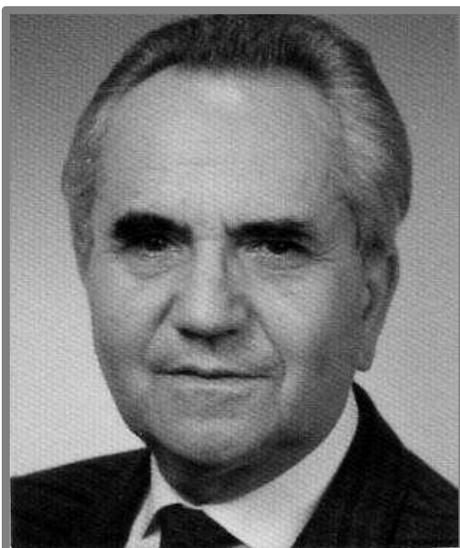
En 1982, inquiet des risques d'arrêt d'exploitation de Concorde, il crée, avec Pierre Clostermann, l'association « Promouvoir Concorde » dont l'objectif est de militer en faveur de la poursuite de l'exploitation supersonique. Cette association, dissoute à l'arrêt des vols en 2003, considèrera avoir réussi la mission qu'elle s'était fixée puisque Concorde n'a pas été arrêté prématurément.

Président de l'Aéroclub de France de 92 à 94, grand-croix de la Légion d'Honneur, grand-croix de l'Ordre National du Mérite, Croix de Guerre 39-45, Croix de la Valeur Militaire, Croix du Combattant Volontaire, Pierre Chanoine totalisait 26 mille heures de vol et avait reçu la médaille des 1000 heures de vol supersonique.

**PG**

## CARNET GRIS

### LOUIS DUPAIN



**I**l faut parfois attendre longtemps avant de savoir que l'amitié n'est pas un vain mot. C'est ce qui s'est passé avec Louis Dupain. Pendant des mois nous nous sommes croisés dans les couloirs de la D K ou lors de réunions ou pots de départs, sans plus. Mais il m'a fallu attendre les années 60, lorsqu'il a été nommé responsable de la Division Formation, qu'au cours de ma participation avec lui à six stages d'hôtesse et quatre mixtes, que nous avons appris à nous connaître, à nous apprécier et que notre amitié est née et n'a fait que grandir au fil des années

C'est aussi son côté humain que j'ai beaucoup apprécié. Pendant un stage, une hôtesse avait du mal à suivre les cours, je lui en ai parlé et le soir avant de partir, il lui a demandé de venir le voir. Au cours de la conversation, il apprit qu'elle n'avait que peu de moyens financiers, que sa chambre d'hôtel était mal chauffée et qu'elle ne pouvait pas dîner le soir si ce n'était que d'un sandwich. Il a trouvé la solution à ses problèmes.

Après notre mise à la retraite nous avons souvent continué de nous voir et à partager des repas avec son épouse Claude et ma compagne Geneviève.

Nous sommes très tristes de savoir qu'il nous a quittés aussi rapidement, mais ce n'est qu'un « *Au revoir* » et il sait que là où il est, nous ne l'oublierons pas.

**Alberto**

29<sup>ème</sup> ANNIVERSAIRE DE L'APCOS

26 janvier 2019 « Chez Françoise »



Par Jany Bellat  
Photos Jean-Paul André

Ce diner-anniversaire le 26 janvier 2019 nous a causé quelques inquiétudes. Des manifestations étaient prévues sur les Champs Elysées et peut être aux Invalides. Lieu de notre rendez-vous « **Chez Françoise** ». Il s'agit d'un restaurant réputé et essentiellement fréquenté par les parlementaires, l'Assemblée Nationale étant très proche. De ce fait nous croisons des visages connus pour les avoir vus à la Télévision, même si nous sommes incapables de leur mettre un nom dessus !!

Pauvre **Annick** qui s'est donnée tant de mal pour nous réunir ! Mais le lien avec **Concorde** est si fort que malgré la « jaunisse parisienne » nous nous sommes retrouvés plus d'une centaine ! Heureux de se revoir pour échanger des souvenirs parfois vieux de 40 ans ! Et plus !! Champagne et petits fours à la main !

Nous avons reconnu monsieur **Mousset** (le sénat) Il connaît l'APCOS depuis 1999 ! Pierre Grange notre Président prend le micro pour inviter les personnes ayant vécu la période des premiers vols à raconter leurs souvenirs. Un brouhaha emplit joyeusement les deux salles, il faut beaucoup d'autorité pour faire passer tout le monde « A table !!! »

Le repas se déroule agréablement et nous découvrons les mets servis, et la surprise du dessert ! Une balle de tennis au chocolat ... qu'es ako ? En fait une boule croquante au chocolat Gianduja remplie de mousse pralinée et recouverte de chocolat chaud par un serveur ! Nous sommes tous admiratifs et les papilles se régalent. Le vin également correspond à notre attente. Le repas s'éternise ! Les heures passent vite ! Nous devons quitter les tables, avec .... Encore.... Des tas de choses à se raconter !

Et nous nous quittons avec des bisex à n'en plus finir, et le souhait de se retrouver l'année prochaine dans les mêmes lieux... **Chez Françoise**

JB



**EBLOUISSANTE VENISE**

**Venise, les Arts et l'Europe au XVIIIème siècle  
Au Grand Palais, avec l'APCOS, le 7 janvier 2019**



Par Ginette et Jean Rousseau

Un petit groupe d'Apcosien(ne)s (onze) s'est présenté au *grand Palais* le sept de ce mois de janvier à l'appel de notre « sérénissime » Anik, qui, une fois encore avait déserté son île pour s'entendre dire qu'un Corse était quasi responsable de la décadence de la **République de Venise**...Non, cette décadence ne doit, à mon avis, rien à celui qui n'était encore que le général Bonaparte ...et, Venise est restée pour nous, touristes à nos heures, la cité que nous aimons...



La *place St Marc* et ses « lions », le *Campanile*, le *Palais des doges*, la *basilique San Marco*, le *Rialto*, le « *pont des soupirs* », et le « ballet » incessant des *gondoliers* en équilibre sur leurs « drôles » d'embarcations, sillonnant, tantôt le grand canal et tantôt le petit ...longeant le « *Ca d'oro* », le marché, riche des légumes de la lagune et des poissons de



la mer... toute proche, derrière le « lido »...autant de clichés inoubliables...tel celui que l'on découvre en partant de « *Ponta Sabbioni* » à l'extrémité du « *lido de Iesolo* », tôt le matin, par grand beau temps, en



empruntant, en compagnie de nombreux employés, le « *vaporetto* » ... Cependant, Venise est de plus en plus à la peine, avec de fréquentes marées (*Aqua alta*), et le passage inquiétant des énormes bateaux de plaisance (3 à 4000 passagers) à moins de cent mètres des quais... capables de saper les soubassements des palais et de toutes les



constructions...sur « pilotis » et, enfin ... n'oubliez pas les satellites de Venise, avec *San Michele* le cimetière, *Murano* et ses souffleurs de verre, les maisons colorées de *Burano* et les dentellières puis, *Torcello*, plus éloignée sur la lagune avec son campanile penché...Voilà ce que devait être, à peu de chose près, Venise « intra muros » au temps de la République de Venise, et particulièrement au XVIII siècle .

*La République de Venise :*

La République de Venise est un Etat progressivement constitué autour de la cité et de l'annexion de nombreux territoires autour de l'Adriatique (Zadar, Split, Dubrovnik) jusqu'à devenir la plus importante puissance économique de l'Est méditerranéen, mais qui périclité progressivement vers la fin du XVIème siècle à cause, sans doute, de la mise en place des liaisons atlantiques plus rapides et le déclin simultané des échanges avec l'Orient, via les routes de la soie.



Paradoxalement, se développe à Venise, au XVIIIème siècle et jusqu'en 1797, date de la fin de cette République, une *extraordinaire floraison artistique* dont le rayonnement dépasse très largement ses frontières ....Il faut dire aussi que ce siècle est celui des « *lumières* », mouvement littéraire et culturel qui se propose de dépasser « *l'obscurantisme* » et de promouvoir les « *connaissances* »...et qui est à l'origine de nombreux voyages au travers de l'Europe... A noter qu'à cette époque, la puissance de la *République de Venise* s'exprime, en particulier, lors de fastueuses cérémonies officielles au cours desquelles les hauts dignitaires défilent en

tenues d'apparat ...et tout semble justifier les grandes cérémonies, visites d'officiels étrangers, réceptions d'ambassadeurs ainsi que le « *carnaval* » qui peut durer six mois ! Ce faste a tout loisir de se manifester sur la *place St Marc* dont les constructions sont très largement antérieures, le *Palais des Doges*, la *Basilique San Marco*, le *Campanile* mais également la salle de théâtre « *la Fénice* » sacrifiant tous, peu ou prou, au style « baroque et rococo » à l'exception de la *Basilique* dont l'influence orientale est évidente. Par ailleurs, il faut rappeler que tous ces bâtiments ont été amplement décorés lors de la Renaissance italienne du XVIème siècle, par des maîtres tels *Véronèse*, *Tintoret*, *Titien*... !

## VIE DE L'ASSOCIATION

Malgré le déclin du commerce maritime la « Sérénissime » continue de construire et de décorer, palais et églises, les artistes bénéficiant de cette fièvre « ostentatoire » et de l'afflux des clients étrangers... Parmi ces artistes dont nous découvrirons certaines œuvres au cours de notre visite on peut citer :

o Antonio Vivaldi, compositeur connu pour ses « quatre saisons » mais moins pour ses relations avec les violonistes allemands de Dresde...

o Giovanni Antonio Canal ( dit Canaletto ), chef de file de l'école du « védutisme italien » qui se consacre à la peinture quasi architecturale des paysages . Ne dit-on pas que des tableaux de paysages de la ville de Dresde où Canaletto avait accompagné Vivaldi, ont servi de référence lors de la reconstruction de Dresde après la seconde guerre mondiale... Autre « védutiste » confirmé, Francesco Guardi...

o Petro Longhi,

o Giambattista Tiepolo qui, à l'instar de Marco et de Sebastiano Ricci , propose des œuvres où la lumière joue un rôle primordial...

o Antonio Corradini, sculpteur ,

o Carlo Broschi (dit Farinelli) contre-ténor,

o Carlo Goldoni et la « Commedia dell'Arte » avec ses personnages : Arlequin, Sganarelle, Zanni, Polichinelle et Pierrot par exemple... !

### Notre visite :

Après un contrôle « tatillon » car il est vrai que dans chacun d'entre nous « sommeille » un « délinquant » ...récupération des « oreillettes » et départ de la visite sous la conduite très décontractée d'un Monsieur, dont on retiendra seulement qu'il était élégant... et, de salle en salle :

### 1<sup>ère</sup> salle : les Arts à Venise au XVIII<sup>ème</sup> siècle :

Très bien éclairée, contrairement à une précédente visite, l'exposition présente surtout des toiles de Canaletto, de Guardi, de Tiepolo, de Longhi, de Gallina et un buste en marbre caractérisant le style « rococo » de la Renaissance.



Tiepolo



Canaletto



Guardi



Longhi



Nous retrouvons ici les œuvres de Canaletto et de Gallina ainsi qu'un marbre de style « rococo » (renaissance talienne)

### 2<sup>ème</sup> salle : La musique à Venise.



A Venise , au XVIII<sup>ème</sup> siècle, la musique est partout ...les « luthiers » y ont atteint un haut niveau d'excellence (luths, guitares, violons et violoncelles...). Six théâtres...la virtuosité des chanteurs (cf : Farinelli, ci-contre), de nombreux compositeurs, dont Antonio Vivaldi, enseignant dans les « ospedali », tout concourt au développement de la musique vénitienne.



## VIE DE L'ASSOCIATION

3<sup>ème</sup> salle : *les Arts décoratifs à Venise* :



Venise bénéficie du savoir-faire et de la créativité de nombreux artisans qui ont développé une industrie de luxe renommée dans toute l'Europe..

4<sup>ème</sup> salle : *La « diaspora » des artistes vénitiens en Europe* :

L'Art vénitien s'exporte et ouvre de nouvelles voies selon les pays :

- o Les « vedute » de *Canaletto* en Angleterre, où les peintres *Gianantonio Pellegrini*, *Marco* et *Sebastiano Ricci* s'installent bénéficiant d'avantageux « mécénats »...
- o Les « portraits » de *Rosalba Carriera* en France, (pastel)
- o Les « gands décors rococo » de *Tiepolo* en Espagne, pays où Tiepolo terminera sa carrière, en décorant en particulier, la salle du trône du palais royal de Madrid...
- o La réalisation de fresques et autres décorations dans les châteaux autrichiens (Schönbrunn) ou bavarois (Zwinger de Dresde) par exemple...y ont contribué *Pellegrini* et *Sebastiano Ricci* entr'autres ...

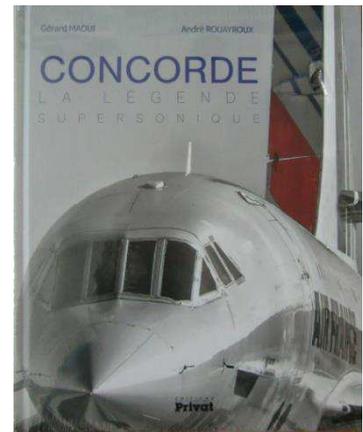
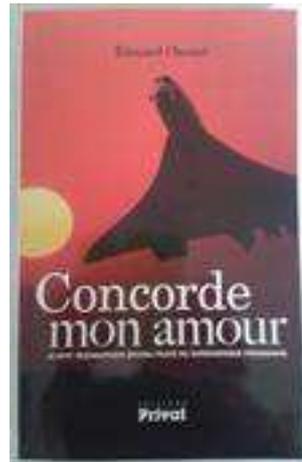
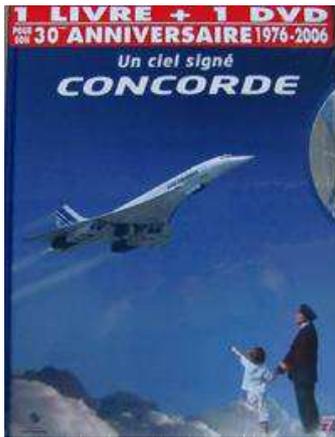
Les dernières salles, dont l'exposition n'est en aucune manière négligeable, contribuent au « mythe » *d'une Venise festive et pittoresque* dont les principaux acteurs seront jusqu'à la « chute » de la République, *Pietro Longhi*, *Giandomino Tiepolo* et *Francesco Guardi*, alors que *Canaletto* l'a été au début du XVIII<sup>ème</sup> siècle...

Fin de la visite vers 12h15...

Encore une très belle exposition ...Un grand merci à nos organisatrices ... A bientôt !

**GJR**

**PRODUITS DERIVES APCOS**



**Porte-clés flamme**



**Pin's Concorde doré**



**Cravate soie  
Fond bleu marine uni**



**Carte postale Concorde**



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



**Mug Concorde**



**Sous main Concorde 42cmx30cm plastifié**



**Echarpe Reversible 2 coloris  
1,80 mx30 cm 100% viscose**

**PRODUITS DERIVES APCOS**

**Petite encyclopédie des vols des Concorde français**  
par Philippe Borentin



La vie des 7 Concorde français en 564 pages et plus de 500 photos pour une masse au décollage de 3 kg :

- Le prototype F-WTSS
- Le présérie F-WTSA
- Le 1er de série F-WTSB
- La flotte Air France (F-BTSC – F-BVFA – F-BVFB – F-BVFC – F-BVFD – F-BTSD et F-BVFF)
- Les vols d'endurance
- Les 38 tours du monde
- Les 2 tours d'Amérique du Sud
- Tous les vols présidentiels (Georges Pompidou – Valéry Giscard d'Estaing – François Mitterrand et Jacques Chirac)
- etc...

Ce livre est commercialisé au prix de 75 € (plus frais d'envoi)

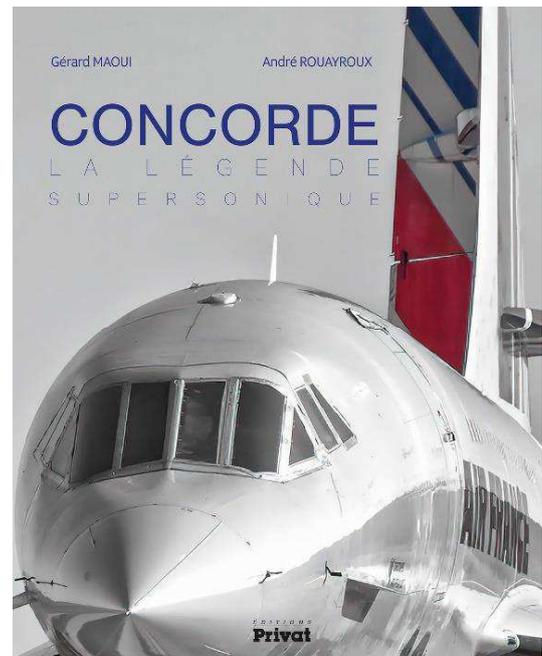
**Si vous souhaitez recevoir un bon de commande, envoyez votre adresse mail à : [lesvolsdeconcorde@orange.fr](mailto:lesvolsdeconcorde@orange.fr)**

**Concorde, la légende supersonique**  
par Gérard Maoui et André Rouayroux

Il y a ceux qui l'ont conçu, fabriqué, testé, exploité. Il y a ceux qui ont voyagé à Mach 2, sous les couleurs d'Air France ou de British Airways. Paris-New York en 3 h 30 ! Il y a aussi les curieux fascinés qui allaient simplement le voir voler, pour le plaisir, pour le rêve, pour la beauté.

Concorde a donné confiance à l'industrie européenne naissante en la persuadant qu'elle était capable de réussir des défis alors inimaginables et en l'imposant durablement. Si Concorde est aujourd'hui un avion de musée, son expérience passée, inégalée dans le monde, n'en inspire pas moins des projets novateurs, signes précurseurs de l'avènement possible d'une nouvelle ère du transport supersonique civil.

Dans l'imaginaire de tous, Concorde est un avion d'exception. Entre nostalgie et futurisme, entre œuvre d'art et summum de technicité, il constitue ainsi un des repères à la fois culturel et technologique de notre patrimoine. Pour se souvenir et pour rêver encore, toujours.



**Ce livre est disponible en produits dérivés Apcos au prix de 35€**

**VISITE DU MUSEE YVES SAINT-LAURENT**

**Sortie APCOS DU 22 février 2019**



**Par Danièle et Lionel Roux**

**Au 5 avenue Marceau** s'élève l'hôtel particulier où s'installent, en juillet 1974, Yves Saint-Laurent et Pierre Bergé. Aujourd'hui c'est une Fondation qui est devenue un musée, où notre groupe se retrouva le 22 février pour une

visite guidée. Personne ne regretta que le rendez-vous soit matinal. En effet, nous avions le musée pour nous (15 personnes + le guide).



**Le groupe réuni devant l'entrée du musée YSL**

Ce voyage dans l'univers d'YSL, maître de la Haute Couture se fera en suivant l'esprit qui l'habitait lors de la conception d'une collection. Nous découvrons les audaces, pour l'époque, provoquées par l'appropriation qu'il fit du vestiaire masculin (smoking, caban, trench-coat, saharienne...) pour magnifier et libérer la femme.

Les deux premiers salons étaient les espaces réservés à l'accueil des clientes du couturier. Dans le premier salon, nous sont présentés les modèles inspirés des peintres Piet Mondrian et Serge Poliakoff, nous constatons l'influence de la couleur et de l'esprit avant-gardiste qui anima YSL tout au long de sa carrière.



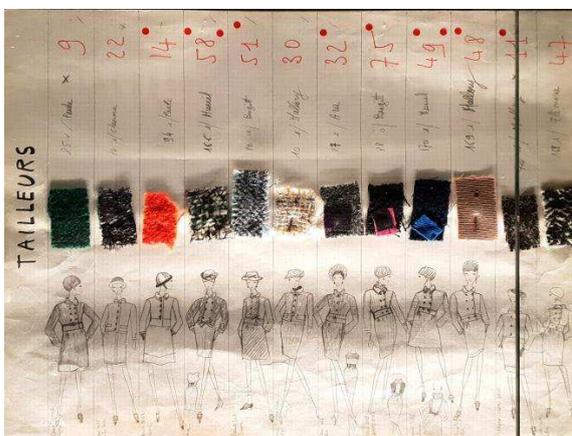
**Mannequin portant une robe inspirée de Mondrian**



**Salons réservés aux clientes qui étaient reçues pour les prises de mesures et les essayages**



Dans une autre salle, c'est la méthodologie suivie par le créateur qu'il nous est proposé de découvrir. Présentés dans une vitrine, ce sont les croquis et modèles, accompagnés des tissus et coloris choisis pour une collection qui s'offre à nous. On découvre au travers de ces dessins, le coup de crayon aérien et si personnel d'YSL, lors de ses phases de création.



**Croquis accompagnés des tissus, et numérotés afin de déterminer l'ordre dans le défilé**

## VIE DE L'ASSOCIATION

Avant d'être invités dans le bureau où YSL préparait ses collections, nous pénétrons dans les salles, à l'ambiance feutrée, où sont exposés les mannequins qui portent les robes et tenues reflétant les différentes influences historiques dont s'est inspiré YSL.

De la toge antique à la robe d'inspiration médiévale, de la robe inspirée de la renaissance aux tenues de la période des années folles, la beauté des différents vêtements présentés ne peut que nous éblouir. La qualité et la rareté des tissus, velours, soies, fourrures ou plumes montrent le panel sans limite que pouvait mettre à profit le couturier pour créer.



**Quelques modèles présentés montrant la grande variété des créations d'YSL**



Exemple de tenue qui montre toute la latitude laissée, à l'époque, au créateur, dans le choix de matériaux (tels les plumes, la fourrure, etc .) dont l'utilisation n'est plus possible aujourd'hui.

*15. Robe de soir  
Automne-hiver 1969*

-  
Prototype – Atelier Blanche  
Robe de plumes de coq et d'autruche  
brodées sur fond d'organza de soie  
(Judith Barbier)

Inv. HC1969H069

Au cours de la visite, nous prenons place dans une salle de projection, où nous est présentée une rétrospective de la vie d'YSL, tant à Paris qu'à Marrakech, où il se plaisait en compagnie de Pierre Bergé, pour se ressourcer et se lancer dans de nouveaux projets.

Marrakech, ville qui a inspiré YSL par ses couleurs et lui donna un nouveau souffle dans sa création.



**La vie d'YSL retracée dans un petit documentaire**



Au détour de l'élégant escalier de cet hôtel particulier, nous passons devant deux cadres, représentant YSL et Pierre Bergé, semblant toujours animer ces lieux.

**Deux cadres en noir et blanc habillent l'escalier qui mène au « Studio »**

## VIE DE L'ASSOCIATION

C'est au 1<sup>er</sup> étage que nous découvrons finalement « **le studio** » qui, durant 30 ans, fut le bureau où YSL travaillait à l'élaboration de ses futures collections.



**Le studio d'YSL**

Dans cette pièce, très privée, où ne venaient que ses très proches collaborateurs, on se plaît à découvrir le bureau d'YSL, tel qu'il était de son vivant.

Au mur sont restés accrochés des souvenirs personnels.

Entre autres, on aperçoit le portrait d'Yves Saint-Laurent dessiné par Bernard Buffet.



**Son bureau et ses objets personnels**

On y découvre également une multitude d'échantillons de tissus, plumes, colliers, accessoires et croquis rangés dans de grands cartons.

Pour l'anecdote, nous apprenons que ce bureau, témoin de l'évolution des collections en pleine création faisait l'objet d'une surveillance de chaque jour. C'est ainsi que Pierre Bergé avait acquis l'immeuble lui faisant face, afin d'éviter un espionnage de la concurrence. De la même manière, chaque feuille jetée à la poubelle, faisait l'objet d'un contrôle afin que, là encore, rien ne transpire des nouveautés en gestation.

L'héritage que nous a laissé YSL, ce génie, reste intemporel et immense. Il a permis aux femmes de s'affirmer en portant le pantalon, de s'habiller avec confort et féminité. On verra, grâce à lui, apparaître dès les années 70 le prêt-à-porter qui participera, à sa manière, à l'émancipation de la femme.

**Il reste pour ceux qui ne l'ont pas fait, de s'envoler vers Marrakech et d'y découvrir, à la fois, le musée YSL et le jardin Majorelle, havre de paix et d'inspiration, où YSL se plaisait à se retrouver avec Pierre Bergé.**

**DLR**



**Entrée du musée YSL à Marrakech**

## VISITE DE LA COLLECTION BÜHRLE

**Au musée Maillol, 61 rue de Grenelle.**

Par Ginette et Jean Rousseau

**A**fin de faire mentir le poète, le mois de Mars 2019 a réellement préparé le printemps au « vu » et surtout à la « satisfaction » de tous ...pas de secret ...bien que les matins soient encore un peu « frisquets », mais, sans que la floraison de nos arbres soit perturbée...et ainsi, quatorze Apcosiens ont pu nous rejoindre par « grand beau temps » pour la visite de l'exposition de la collection **Bührle**. Collection de grande valeur, exposée au musée **Maillol**, que nous devons à **Emil Georg Bührle**...



Le **musée Maillol**, que personnellement nous découvrons, est situé dans cette étroite rue de Grenelle très fréquentée par des véhicules de tous calibres et semble avoir été un hôtel particulier comme le révèle sa façade monumentale...Son intérieur, offert à l'exposition, contraste avec l'extérieur, par son calme et son développement sur deux niveaux, permettant au flot important de visiteurs de se déplacer librement, aidés, il est vrai, pour ce qui concerne notre groupe, par nos « oreillettes ».



**Maillol**, Aristide, Bonaventure, Jean... (1861-1944),

Né à Banyuls, connu pour sa sculpture « allégorique », il revendiquait son appartenance au mouvement « post-impressionniste Nabi » ...Sculpteur, *Aristide Maillol* s'inspirera toujours du « nu féminin » ainsi qu'en témoignent les modèles encore « stockés » dans l'une des salles du musée, mais aussi les



nombreuses « œuvres » de bronze de la collection permanente ou celles, dispersées en fonction des demandes des commanditaires ... commanditaires ne partageant pas toujours les « allégories » de l'artiste et allant jusqu'à refuser ses œuvres. Parmi celles-ci, citons « L'Action enchaînée », monument à Auguste Blanqui... nu féminin tentant de se libérer de ses chaînes et



« L'Air », monument dédié aux aviateurs de l'Aéropostale. ...Et...qu'aurait-il imaginé pour les « Anciens du Concorde » ?

**Emil Georg Bührle,**

Né en 1890 à *Pforzheim* (duché de Bade), il fait initialement des études de littérature et d'histoire de l'Art à *Munich* où il découvre les « impressionnistes ». Officier de cavalerie de l'armée impériale pendant la guerre dont il revient indemne, il épouse en 1920, **Charlotte Schalk**, fille de banquier, qui lui ouvre les portes de la *Magdeburger Werkzeugmaschinenfabrik*, usine qui devra déménager en Suisse à *Oerlikon* près de *Zurich* où il s'installe et continue de produire des armes, prohibées en Allemagne par le « traité de Versailles », dont le réputé canon automatique de 20mm dit *Oerlikon* qui est, encore, mondialement utilisé...En 1937 il devient Suisse...et aborde une période « dorée » vendant de nombreuses armes et achetant de nombreux tableaux à prix « cassés » conseillé en cela, par le marchand d'art *Fritz Nathan*. Certaines œuvres d'origine douteuse (une douzaine dit-on !) feront l'objet d'un procès, après la guerre... qu'il gagnera...à prix d'or...dit-on !



Mort en 1958, il laissera derrière lui, certes une grande fortune, mais surtout de très nombreux tableaux des « **impressionnistes** » *Manet, Degas, Renoir, Monet, Sisley, Pissarro*, des « **postimpressionnistes** », *Cézanne, Gauguin, Van Gogh, Toulouse-Lautrec*, des « **Nabis** » *Bonnard, Vuillard*, des « **Fauves et Cubistes** » *Braque, Derain, Vlaminck, Modigliani* de **l'école de Paris** et même *Picasso* à qui il reprochait, cependant, des convictions politiques opposées aux siennes dans le contexte de la guerre froide. Son épouse, *Charlotte* et ses enfants *Dietrich* et *Hortense* créeront la **Fondation Bührle** en 1960... !

## VIE DE L'ASSOCIATION

### Notre visite :

L'exposition propose un témoignage historique majeur, en présentant le parcours de cet industriel suisse et de sa collection pendant la seconde guerre mondiale et la décennie qui a suivi. Exposition qui nous sera présentée par une jeune guide que chacun a pu apprécier pour la clarté de son propos et son éloquence...qualités devenues relativement rares pour être signalées... !

Et nous sommes invités à nous rendre à l'étage, puis au rez-de-chaussée, où, de salles en salles, nous découvrirons d'*Aelbert Cuyp* à *Pablo Picasso*, une infime partie des œuvres achetées par Emil Bührle...En effet, à titre d'exemple, en 1952, il achètera à *Paul Rosenberg* dix tableaux pour 385000 US \$, puis en 1954, 103 autres œuvres...pour une somme que le « fisc » de l'époque ne nous a pas, hélas, communiquée... !



De ce fait, si *Emil Bührle* éprouve une passion singulière pour les impressionnistes et postimpressionnistes, il ne néglige pas, pour autant :

. Les peintres hollandais du « siècle d'or » tel cet « **Orage sur Dordrecht**, d'*Aelbert Cuyp* », où les animaux restent indolents malgré l'orage...

. Ceux de la fin du 19<sup>ème</sup> siècle, tel Corot dont « **la liseuse** » est exposée ici...



Entre la tradition et la modernité, *Emil Bührle* avait un faible pour :

### o Les impressionnistes et bien sûr :



*Edouard Manet*, peintre aux 400 tableaux et autres dessins, volontiers provocateur en imposant son style sans se soucier des dogmes, plaît beaucoup à *Emil Bührle* car ce peintre « peint ce qu'il voit et non ce qui plaît aux autres de voir » et plusieurs de ses tableaux sont exposés dans cette salle, dont « **un coin du jardin de Bellevue** » par exemple,



*Claude Monet*, ses nymphéas, ses « **champs de coquelicots** », d'abord avec des personnages puis l'année suivante sans présence humaine, indice marquant sans doute un changement dans la vie de l'artiste...



*Camille Pissarro*, et ses **paysages d'Ile de France**,

*Auguste Renoir* et ses portraits dont celui des « **la Petite Irène** » et « **la Source** » qui est, sans doute, le plus représentatif des audaces impressionnistes de Renoir...



*Alfred Sisley*, peintre anglais installé en France, ayant représenté beaucoup de **paysages de la région de Moret sur Loing**.



### o Les « postimpressionnistes » et « l'audace de la couleur ».

Il s'agit de la période qui s'étend de la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle aux premières années du XX<sup>ème</sup> et dont font partie, « le pointillisme », le « symbolisme », ou encore, le « fauvisme ».

Cette salle met en avant trois peintres « emblématiques » de la période : **Paul Cézanne**, **Paul Gauguin** et **Vincent Van Gogh**, trois peintres qui ont payés le prix fort dans leur quête de « l'Absolu » celui de « l'incompréhension », de la solitude et sans doute de la misère...et **Henri de Toulouse-Lautrec** ...

# VIE DE L'ASSOCIATION

*Paul Cézanne*



**La tentation de Saint-Antoine**



**Nature morte**



**Garçon en gilet rouge**

*Henri Fantin-Latour*



**Nature morte**

*Paul Gauguin .*



**L'offrande.**



**Les Tournesols**

*Vincent Van Gogh*



**Le semeur**



**Visage**

*Henri de Toulouse-Lautrec.*



**Les confettis**

**Les Nabis : E.Vuillard et P.Bonnard**



**La visiteuse**



**A. Volland**

*Edgar Degas*



**Danseuses**



*Raoul Dufy*



**Course de chevaux**

## VIE DE L'ASSOCIATION

### *Emil Georg Bührle et l'Art moderne.*

Si **Emil Bührle** considère « *l'impressionnisme* » fermement enraciné dans l'Art européen du passé, il y reconnaît aussi l'origine d'un certain élan qui va s'affirmer en tant qu'Art moderne pour lequel le but à atteindre n'est plus de « *reproduire la nature* » mais de « *faire du beau* ».

*André Derain*



**Intérieur**

*Georges Braque*



**Violon**

*Pablo Picasso*



**L'Italienne et notre guide...**



Ainsi, **Pablo Picasso** fit son « entrée » dans la collection d'*Emil Bührle* car celui-ci avait fini par admettre qu'une collection de peintres modernes sans Picasso était incomplète...

A midi trente, *précision horlogère suisse oblige*, notre visite se termine ...

### **En conclusion :**

Nous oublierons qu'*Emil Bührle* était marchand d'armes parmi beaucoup d'autres, qu'il était « *boulimique* » et « *mégalo* », que les « *circonstances* » qui ont présidé à la confection de sa collection étaient, dirons-nous, particulières, et ne retiendrons, que la qualité de cette exposition d'une soixantaine de tableaux, tous de très grande valeur... et :

Nous repartons du musée Maillol très satisfait de notre visite.

Un grand merci à Aline et Anik et à bientôt !

**GJR**

MUCHA

Musée du Luxembourg en octobre 2018

Par Jany Bellat

Le 17 de ce mois d'octobre 2018 avec un temps merveilleux, un ciel bleu et une température idéale (27 °) C'est un été indien qui se prolonge ! Notre groupe, un tout petit groupe de 5 personnes malgré de multiples rappels de cette exposition ! Dommage !! Personnellement j'ai hâte d'en connaître un peu plus sur cet artiste et vous faire partager cet intérêt pour **Mucha** d'origine tchèque, le prince de la bohème à Paris, affichiste célèbre mais également peintre, sculpteur, photographe et décorateur. Après différentes formalités d'entrée, nous retrouvons notre guide. Equipés d'écouteurs nous commençons notre visite.

« **Alfons Maria Mucha** » (prononcé **Mucha** à la parisienne) est né en 1860 dans une petite ville de la Moravie à **Ivancice** en pleine renaissance nationale tchèque. C'est un adolescent talentueux qui déjà illustre des magazines satiriques et décore des auditoriums où il défend très tôt sa cause politique. Dès 1880 il est devenu une figure de proue des communautés tchèques et slaves. A 19 ans à Vienne ; il a été apprenti peintre dans une firme de décors de théâtre. Puis 3 ans chez le comte **Khen-Belasi** qui lui confie la décoration de son château et celle du manoir son frère. Le comte, qui devient son mécène, le subventionne pour ses études à l'académie des arts de Munich. C'est lui qui en 1887 lui conseille et l'encourage à partir pour Paris, capitale européenne des arts.



**Mucha** qui bénéficie de son soutien suit pendant 2 ans les cours de l'académie **Julian** puis de l'académie **Colarossi**. C'est là qu'il rencontre et fréquente **Pierre Bonnard** et **Paul Sérusier**. **Mucha**, l'illustrateur, a subi l'influence de **Gustave Doré**, le peintre des fresques, celle de **Puvis de Chavannes** et des arts japonais. C'est un homme moderne, il pratique assidûment la photographie qui lui permet de constituer son « carnet de poses ». Mais au début des années 1889, le comte cesse de le soutenir. Contraint de travailler, **Mucha** livre des illustrations pour des ouvrages et des revues. Il habite rue de la Grande-Chaumière où il rencontre **Paul Gauguin**. Il rencontre également les frères **Lumière** et soutient leurs expériences en organisant des séances de projection dans son atelier.

Une seule affiche fin 1894 et la vie de **Mucha** bascule. Il devient subitement l'artiste parisien le plus en vogue de la fin du XIXème siècle ! Le succès il le doit à une « Diva » **Sarah Bernhardt** ! qui triomphe dans la pièce de **Victorien Sardou** « **Gismonda** » donnée au théâtre de la Renaissance. Elle a confié l'édition de l'affiche à l'imprimerie **Lemerrier** mais elle est mécontente de celles qui en font la publicité sur les murs de Paris. Une anecdote, comme un conte d'Andersen pour **Mucha** car il a lieu la nuit de Noël 1894 !



**Sarah Bernhardt** qui doit reprendre les représentations le 4 janvier 1895 exige une nouvelle affiche ! Aucun des affichistes de renom n'étant disponible en raison des fêtes de fin d'année, **Maurice Brunhoff**, le directeur de l'imprimerie **Lemerrier** se tourne vers **Mucha**. Il prend un risque avec ce novice mais il n'a pas le choix ! Il lui donne 48 heures pour lui proposer un dessin !! Avant cette commande qui devait changer son destin, **Mucha** était un illustrateur, un artiste dont le « gagne-pain » consistait à enjoliver les pages des livres et les feuilles des quotidiens.

En l'absence de fil conducteur textuel, **Mucha** emprunte la technique de narration des symbolistes, de l'intrigue et du mystère. Il manie les signes et les symboles pour transformer ses images en récits fantastiques. On le dépêche au théâtre « croquer » **Gismonda**. L'esquisse qu'il en rapporte laisse perplexe l'imprimeur mais enthousiasme si complètement la comédienne qu'elle signe immédiatement avec l'artiste un contrat de 6 ans, lui confiant la création de ses affiches, ses décors et ses costumes. Elle adopte **Mucha** qui devient son protégé. Elle identifie chez le jeune homme les signes avant-coureurs d'un grand talent.

## VIE DE L'ASSOCIATION

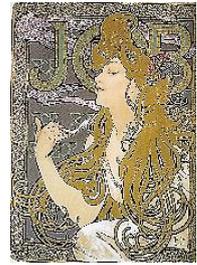
La ville à son tour s'enflamme pour ces nouveaux placards que des mains passionnées vont jusqu'à arracher des murs la nuit pour les collectionner. **Alphons Mucha** vient de lancer un style : l'Art Nouveau dont **Mucha** s'impose comme l'un des principaux acteurs. Son énergie créatrice s'affirme dans tous les registres : affichiste de « réclames » pour le papier à cigarettes **Job**, les biscuits **Lefebvre-Utile**, le champagne **Ruinart** ou les bières de la **Meuse**. On retrouve son trait si particulier



sur les calendriers, les menus, les boîtes à gâteaux, sur des panneaux décoratifs « bon marché » à usage de papier peint ou ceux plus populaires « les quatre saisons ». **Mucha** est fier de voir ses œuvres entrer dans l'univers quotidien des plus modestes. Mais les plus fortunés font aussi appel à lui. Les bijoutiers pour des dessins d'extraordinaires parures de princesses lointaines orientales chargées d'or, d'émail, de perles baroques et d'ivoire. Il réalise une œuvre d'art totale : la boutique des joailliers **Fouquet**, rue Royale. La devanture, les vitrines, le mobilier, une fontaine, une sculpture, jusqu'aux poignées de portes ; C'est « **Le Style Mucha** » à son apogée.



Comment définir le « style **Mucha** », symbole des années 1900 ? Celle d'une femme. Les Américains parlèrent de « **Mucha Girl** » dont les courbes généreuses, la superbe chevelure déroulée comme une liane, le sourire enjôleur promettent une vie délicieuse à la portée de tous. Les motifs sont empruntés au folklore, à la botanique ou à l'univers des sciences occultes, conjugués à une forte influence symboliste et à une vraie connaissance des Préraphaélites et du mouvement Arts and Crafts anglais. La profusion florale, l'arabesque et une ligne ondulante nous font rentrer dans un univers lascif qui oscille entre le médiéval, le byzantin et les comices agricoles !



A la vue de ses affiches, le public des années 1900 songe immédiatement à des récoltes florissantes et à un bonheur tout proche ? **Mucha**, cet étranger est le meilleur héraut de la prospérité de la IIIème république juste avant la grande guerre. Aux côtés de l'artiste à « l'élégante frivolité » comme il se définissait lui-même, le patriote tchèque n'a jamais cessé d'exister. Il pensait au seuil de ce nouveau siècle à la façon dont il pouvait être utile à son peuple. Une grande fresque historique à laquelle il commence à réfléchir.

Lors d'un voyage en Amérique, grâce à la baronne **Salomon de Rothschild** qui l'a pris sous son aile, il rencontre à Chicago une communauté slave que son projet d'épopée enthousiasme et un premier grand mécène, **Charles Richard Crane**. Tout s'enchaîne très vite. En 1903 il rencontre une jeune compatriote, **Marie Mariska Chittlova**, étudiante aux beaux-arts qui va le faire changer de vie ! Il l'épouse en 1906 à Prague. En 1909 naissent de cette union une fille **Jaroslava** à New York et en 1915, un fils **Jiří** à Prague. Il s'installe définitivement dans cette ville en 1910 pour se consacrer à « L'Épopée Slave »



Il exécutera cette œuvre monumentale entre 1911 et 1926. Une série de 20 toiles de 8 mètres sur 6 mètres retraçant divers épisodes de l'histoire du peuple slave ; **Crane** apportera un soutien financier et moral à **Mucha** durant près de deux décennies. **Mucha** dépeint des événements historiques couvrant une vaste période de temps les plus anciens jusqu'à la fin de la Première Guerre Mondiale. Cependant la paix en Europe sera de courte durée. En 1933 Adolf Hitler devient chancelier de l'Allemagne. En 1938, 10 ans après le don de « L'épopée Slave » à la ville de Prague, la Tchécoslovaquie perd d'importantes régions frontalières au profit de l'Allemagne, de la Pologne et de la Hongrie. Le 15 mars 1939, les troupes allemandes font leur entrée dans Prague.



En tant que personnalité tchèque et franc-maçon, **Mucha** est l'un des premiers à être arrêté par la Gestapo. Libéré quelques jours plus tard, mais découragé, et souffrant d'une pneumonie, il décède à Prague le 14 juillet 1939, 10 jours avant ses 79 ans. Environ 5 000 œuvres d'art graphique considérées par le parti nazi comme relevant de « l'art dégénéré » sont brûlées en Allemagne. C'est le début de la Seconde guerre mondiale !

Sur ces dernières paroles... En retard notre guide nous quitte ... Fin de la visite. Nous restons encore un peu dans le musée pour revoir certaines scènes de cette spectaculaire, « Epopée Slave » et faire un tour à la librairie ; mais nous ne déjeunerons pas ensemble, où nous aurions pu commenter cette visite. J'espère que ce petit compte rendu vous donnera l'envie d'en savoir plus sur « **Mucha** ».

A la prochaine fois !

A la prochaine fois !

JB

## 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 ci-dessous et généralement les **mercredis. Vous êtes les bienvenu(e)s à ces réunions.** Auparavant merci de contacter Aline Weyl (06 70 29 15 35) ou Pierre Grange (06 30 23 41 43) pour que nous informions le poste de garde de votre arrivée.



## CALENDRIER 2019 *Édition avril 2019*

15 mai **Bureau** 10h00

29 mai **Bureau** 10h00

12 juin **Bureau** 10h00

26 juin **Bureau** 10h00

**25 juillet Commémoration de l'Accident**

4 septembre **Bureau** 10h00

18 septembre **Bureau** 10h00

2 octobre **Bureau** 10h00

**16 octobre Conseil d'Administration 9h30**

23 octobre **Bureau** 10h00

6 novembre **Bureau** 10h00

20 novembre **Bureau** 10h00

4 décembre **Bureau** 10h00

18 décembre **Bureau** 10h00



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