LA GAZETTE

La Revue trimestrielle du Groupe Midi-Pyrénées

N°43

10, avenue Edouard Belin – 31400 Toulouse – tél : 05 62 17 52 80 – aaaf-mp@sfr.fr – 3af-mp.fr

APOLLO Days 1969-2019

Page 2

APOLLO
Anniversary 1969 - 2019

Page 10

APOLLO 11 et la philatélie

Page 17

eurotour 2019

Page 23

Aventure dans l'Azur

Page 29

Jacques CHIRAC et Concorde : une très longue histoire …

Page 33

In Memoriam
André Dubresson
(1938-2019)

Page 37

EDITO

Le 29 Mai dernier, un nouveau bureau 3AF-MP a été élu lors de notre dernière assemblée générale qui s'est déroulée à l'ENAC, suivie d'une excellente présentation de Pascale Alajouanine, sur sa voltige aérienne.

Ce nouveau bureau, s'est réuni le 20 juin afin de se répartir les responsabilités et les tâches, mais il ne s'est pas défini quant à la nomination d'un nouveau Président, (sachant que cette année j'ai décliné de vouloir prendre cette charge).

Par contre, il s'est mis d'accord sur une répartition entre co-présidents experts dans leur secteur d'activités, à savoir :

- Un co-Président secteur Spatial, en charge de coordonner les activités du GR en matière Spatiale, **Nicolas Pillet**,
- Un co-Président secteur Aéronautique, en charge de coordonner les activités du GR en matière Aéronautique, **Francis Guimera**,
- Un co-Président en matière de Rayonnement, en charge de représenter le GR dans les activités de communication et de présence auprès des Institutions, **Sandrine Basa-Rolland.**

J'assurerai cependant, l'aspect de liaison avec le siège à Paris et m'occuperai des affaires administratives de notre GR.

Renforcer l'engagement de la 3AF est toujours l'action fondamentale au sein de notre groupe régional, et nous la continuerons au travers de notre nouveau bureau.

Francis Guimera

Apollo Day – Cité de l'Espace

Toulouse le 21 Juillet 2019

Alain Chevalier

50 ans après l'exploit d'Apollo 11, à Toulouse, la Cité de l'espace a organisé un événement inédit autour du premier pas de l'Homme sur la Lune et du futur de l'exploration lunaire.

Déjà 50 ans que l'homme a marché sur la Lune ! À Toulouse, pour fêter cet anniversaire, la Cité de l'Espace proposait de venir passer une journée inédite et gratuite pour revivre l'exploit lunaire le dimanche 21 juillet 2019.

Après presque une heure de queue plus ou moins bien organisée et sous un soleil de plomb, nous avons enfin pu accéder à l'entrée après avoir reçu le fameux bracelet connecté. Etant de la génération 1969, plutôt que de celle de 2019, je n'ai pas été capable de l'utiliser correctement. Mais je me suis dit, pour me consoler, que les 3 astronautes auraient certainement été comme moi, un peu dépassé par l'évolution des technologies …

Au micro on annonce une affluence de plus de 20000 personnes, c'est vraiment un beau succès de participation.

Une journée lunaire !

Plus qu'une célébration, l'Apollo Day visait à réunir grand public, scientifiques, astronautes, chercheurs et témoins direct des missions Apollo autour d'animations scientifiques interactives et collectives. Animations, expériences scientifiques, rencontre d'experts…

Expérience autour de l'utilité du « bouclier thermique »

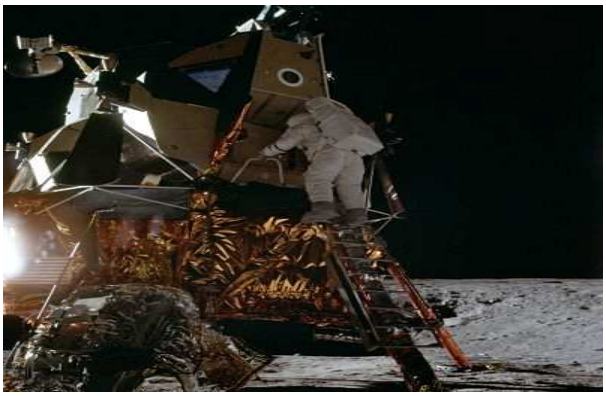
Expérience servant à expliquer l'utilité de la protection de la visière du casque des astronautes

La Cité de l'espace accueillait notamment l'astronaute française Claudie HAIGNERE, qui était présente pour partager ses connaissances et son expérience avec le public et de nombreux invités prestigieux.

Revivre les expériences passées

Le 21 juillet 1969, à 3h56 (heure française) : 600 millions de spectateurs avaient les yeux rivés sur leur poste de télévision. Tous voulaient assister à l'exploit historique : le premier pas de l'Homme sur la Lune. Dans le centre de contrôle de la NASA, les équipes attendent, impatientes et anxieuses, l'arrivée de Neil ARMSTRONG et Buzz ALDRIN. Puis, soudain, des images prennent vie sur les ondes. Munis d'une caméra, les deux astronautes diffusent au monde entier et en direct des images de la Lune.

Neil ARMSTRONG sera le premier à descendre du Module Lunaire (LM), il pose alors son pied sur le satellite terrestre et prononce la phrase qui restera gravée : « Un petit pas pour un Homme, mais un pas de géant pour l'Humanité ». L'exploit lunaire était réalisé.



L'installation, au centre des jardins, d'un Module Lunaire (LM) Apollo grandeur nature permettait aux visiteurs de se remémorer l'alunissage historique des astronautes américains et aux enfants de rêver à l'exploration spatiale. Il était également possible d'entrer dans le module lunaire pour découvrir l'engin extraordinaire qui a permis à l'Homme de se poser sur la Lune (plus de 7 mètres de haut et 10m d'envergure).

En admiration devant le module lunaire LM

Sautez, vous êtes sur la lune !

Tout au long de la journée, de nombreuses animations étaient proposées : une animation immersive permettra au public de ressentir la gravité lunaire, comme les astronautes de la mission Apollo 11. Une autre animation permettait à tous les visiteurs de reproduire l'empreinte du pas de géant réalisé par les astronautes. Enfin, à 21h56, heure exacte à laquelle Neil ARMSTRONG a posé son premier pas sur la Lune (heure américaine), un spectacle était proposé au public autour du module lunaire et dans les jardins.

Et si on retournait sur la lune ?

Avec l'exposition temporaire « Lune, Épisode 2 » la Cité de l'espace invite le public à se préparer aux nouveaux défis de l'exploration spatiale. Embarquement pour un voyage lunaire. Le cœur de l'exposition « transporte » le public jusque dans un village lunaire du futur et sensibilise le public à l'environnement de la Lune. Expériences sensorielles et défis surprenants sont au programme.

Ce qui était frappant c'était que l'on pouvait rencontrer beaucoup de jeunes enfants se faisant photographier dans l'exposition temporaire. Ces enfants avaient principalement entendu parler de cet événement planétaire, non pas par leurs parents (trop jeunes et souvent pas encore nés à l'époque !) mais parleurs grands-parents, âgés aujourd'hui de plus de 60 ans, qui avaient pu assister à l'époque à la retransmission télévisée de l'évènement.

Moi aussi, je veux y retourner !

Un film sur écran géant IMAX

Le nouveau film « Apollo 11 : First Steps Edition » était projeté sur écran géant IMAX. Il apportait un nouveau regard sur la célèbre mission Apollo 11 grâce à des images d'archives inédites à découvrir sur écran géant.

La pierre de Lune

Par ailleurs, dans les expositions permanentes, le public pouvait approcher et admirer une véritable pierre de Lune rapportée par les astronautes de la mission Apollo 15 et confiée à la Cité de l'espace par la NASA.

En effet, la première chose qu'on fait les hommes sur la Lune ? Ramasser des cailloux !! C'est la toute première chose qu'ils font, dès qu'ils mettent le pied sur la Lune : immédiatement, ils prennent des roches car ils craignent de devoir repartir d'urgence.

Sur l'ensemble des missions lunaires, d'Apollo 11 à Apollo 17, c'est-à-dire en trois ans, plus de 300 kilos de roches lunaires ont été ramenées sur Terre. Elles sont stockées à Houston. Un certain nombre de ces roches est déposé dans des labos pour des analyses, d'autres sont exposées au public." Comme celle qui se trouve à la Cité de l'espace, ramenée par Apollo 15 en août 1971.

C'est une pierre inestimable, pourtant ce n'est qu'un fragment de 163g. d'une roche porphyrique et basaltique composée de petits cristaux de pyroxène et d'olivine visibles à l'œil nu. L'échantillon a un âge estimé de 3,4 milliards d'années.

Inestimable par sa rareté, cette pierre est la seule à être exposée en France. Mais elle est aussi inviolable. Prêtée par la NASA, elle est conservée dans de l'azote pour éviter toute oxydation.

En conclusion, il faut avouer que cette manifestation a été un grand succès, tant par la participation que par la qualité des prestations associées.

On pourrait toutefois faire un petit reproche à la Cité de l'Espace sur le fait qu'elle aurait pu associer le secteur industriel, universitaire et associatif et leur réserver un espace (il y en a) afin de présenter leurs réalisations et leurs actions dans le domaine de l'Espace et de la conquête spatiale.

Et bien sûr, rendez-vous en 2029 pour les 60 ans du vol Apollo 11 !

Nota : Éclipse lunaire partielle du 16 juillet :

Ce 16 juillet, jour anniversaire du décollage d'Apollo 11, comme pour célébrer à sa façon cet évènement, la Lune a gratifié une partie du monde d'une belle éclipse partielle. Une douce soirée d'été au clair de Lune voilé. Ainsi pouvait-on admirer l'ombre - bien ronde - de la Terre s'avancer sur notre satellite naturel et une délicate lueur sanguine envahir le nord de l'astre.

Photo prise à Colomiers le 16 juillet 2019 à 22h 48

Sources annexes : Site de la Cité de l'Espace

Apollo Anniversary 1969 - 2019

Notes from AIAA Houston Section in the NASA/JSC community

Douglas Yazell, AIAA Houston Section History Technical Committee Chair

September 29, 2019

Mr. Johnson and Mr. Duke

Above right: Gary and Coe Ann Johnson. Below: Mr. and Mrs. Charles and Dorothy Duke.

Image credits: Mr. Gary Johnson.

Mr. Gary Johnson gave a presentation at NASA/JSC recently. He has about 50 years of experience working on NASA projects here in the NASA/JSC community. He has been attending our informal AIAA Houston Section breakfast meetings (Saturdays since

December 2018, 8:30 to 9:30 AM, Seabrook Classic Café). He and his wife Coe Ann attended an official limited-attendance Apollo anniversary event. By chance, Mr. and Mrs. Charles and Dorothy Duke sat next to them, as shown in the two photographs sent to me by Mr. Johnson for this article. [Wikipedia: Charles Moss Duke Jr. (born October 3, 1935) is an American former astronaut, retired U.S. Air Force officer and test pilot. As Lunar Module Pilot for Apollo 16 in 1972, he became the tenth and youngest person to walk on the Moon.]

Mr. Johnson had been telling audiences about an Apollo 11 anomaly that was late to be reported. It is an anomaly that might be relevant for crew capsule spaceflight today. As I recall from conversations with Mr. Johnson, Buzz Aldrin reported seeing the service module passing by the Apollo 11 crew module after separation as the Apollo 11 crew returned to Earth. It was not supposed to be so close. The danger of collision was far too great based on that visual sighting. But Apollo 11 was unique in the quarantine set up for the returning astronauts, among other things, and that report may have been lost among lessons learned.

Mr. Johnson noticed the anomaly only recently. Since he was making presentations on that subject, he offered to give a hardcopy from his coat pocket to Mr. Duke, and Mr. Duke was happy to accept it.

Mr. Johnson and others attended an Apollo anniversary event at NASA/JSC during working hours. The special guest and presenter was Apollo 11 astronaut Michael Collins. As I recall from Mr. Johnson, Mr. Collins reported that he lost a bet related to the Apollo 11 splashdown, and he paid with a case of beer. He bet the Navy scuba divers that when they swam to the capsule, it would be oriented in the best way, heat shield down, exit door above the water line, and not tipped over by parachutes which were not discarded soon enough.

Astronaut Buzz Aldrin was very aware of his role. He would push the buttons that would release the parachutes, one button per hand. He was ready. But the impact of the splashdown was so strong that his hands flew down to his knees. By the time he recovers, the capsule was tipped over. I imagine Mr. Collins complained to the hard-working scuba divers loudly with a smile on his face as he admitted he lost the bet and he owed them a case of beer.

Apollo 1969 - 2019 Reminders in Towns surrounding NASA/JSC

As my father-in-law was visiting from Albertville France for about two months in the summer of this year, we saw photographs and banners around town celebrating the 1969-2019 Apollo anniversary. The city of Houston annexed NASA/JSC, which is far south and east of downtown Houston, along with a stretch of land which includes the connecting interstate I-45 (Gulf) freeway. Other cities adjacent to NASA/JSC include Pasadena, Webster, Kemah, Seabrook, El Lago (called El Largo in a book by Apollo astronaut Frank Borman, for privacy reasons, maybe), and Dickinson. A few snapshots of those souvenirs are included in this article. One of those snapshots shows Cabo Clear Lake, a two-level waterfront bar and grill in Seabrook Texas.

Above: Kemah Texas is very near NASA/JSC. It is a famous waterfront resort. A restaurant area has become a tourist attraction with a Ferris wheel, a rollercoaster, and much more. The Apollo 1969 - 2019 banners are very prominent. Image credit: Douglas Yazell.

Above: Cabo Clear Lake, a bar and grill restaurant in Seabrook Texas near NASA/JSC. The banner celebrating Apollo 1969-2019 is very prominent. Image credits: Douglas Yazell.

NASA/JSC photographs from a Public Source

Additional photographs for this article are taken from public sources for NASA/JSC photographs. I obtain these photographs from the NASA/JSC Flickr account, and Flickr is a "free" service for publishing photographs and captions in a social media environment. In one of those photographs, Mr. Gary Seloff is featured prominently as he walks through the newly-restored 1969-era Mission Control Center (MCC). Mr. Seloff is a NASA/JSC civil servant who was featured as our presenter in a recent AIAA Houston Section lunch-and-learn during working hours at NASA/JSC. Mr. Seloff is not identified in that NASA/JSC photo caption, but I will identify him in the caption for this newsletter article. For more than seven years, Mr. Seloff pursued a hobby of nature photography often including Armand Bayou and nearby waterways. This bayou is only about a mile from NASA/JSC. It is unusually wide and has never been dredged. A large variety of wildlife lives there, especially birds and alligators, and Mr. Seloff has been photographing them from a kayak with professional skill and equipment. His photographs of the wildlife in and near NASA/JSC were the subject of the lunch-and-learn event. Enjoy the "free" service with Flickr online to see some of his photographs of those subjects. He published more than 10,000 photographs and has more than 10,000 followers.

Above: Mr. Gary Seloff is on the right in this photo in the newly-restored NASA/JSC 1969-era Mission Control Center.

Above: I met Ed Fendell once. He is in the foreground in this photograph. He rented a house for a year near my since-1997 house as he and his family waited for their new house to be built, as I recall. He mentioned that he worked with Mr. Muratore of NASA/JSC, and name familiar to me from the X-38 program. He hired Mr. Muratore, as I recall. I notice an article about the Apollo experience of Mr. Fendell was published at news.co.uk, though I am not familiar with the website. Mr. Fendell is mentioned in this Wikipedia Apollo-related article.

The newly-restored NASA/JSC 1969-era Mission Control Center.

Above: NASA Administrator James Bridenstine and NASA/JSC Director Mark Geyer.

.

Above: A crowd in a building which is probably the NASA/JSC Gilruth Center.

Above: A crowd in a building which is probably the NASA/JSC Gilruth Center.

Above: A 1969-era photograph. Astronaut Deke Slayton is seen on the left. From left to right are

Apollo 11 astronauts Aldrin, Armstrong, and Collins. Image credit: NASA (Flickr).

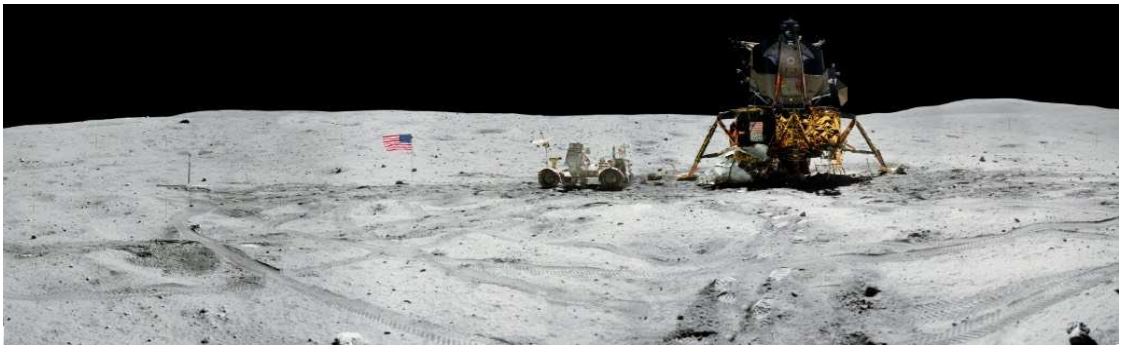
Above: A later-than 1969-era photograph in the Mission Control Center. Right: Apollo 7 astronaut Walter Cunningham. Next: I think I recognize Apollo 17 Commander Gene Cernan. Next: I do not know the person, but I am sure he is an Apollo astronaut. Next: the late Apollo 11 Commander Neil Armstrong. Next: I do not recognize this person. Venue: That looks like the current NASA/JSC - Mission Control Center, but I am not sure of the venue. Image credit: NASA/Flickr.

Above: As my father-in-law visited from Albertville France for about two months this summer, we visited My Flooring America in Webster Texas USA to find replacement hinges for a kitchen cabinet door hinge in my home. An Apollo 1969-2019 anniversary souvenir was displayed on a shelf just inside the front door. Image credit: Douglas Yazell.

NASA/JSC (Flickr) captions for the newly restored NASA/JSC 1969-era Mission Control Center:

Apollo Mission Control Center Grand Opening Event. NASA's Johnson Space Center reopens the fully restored Apollo Mission Control Center with a grand opening and ribbon cutting event with NASA Administrator Jim Bridenstine on June 28. The room now is reconfigured to its Apollo-era condition. Many of the items in the restored room are original pieces from 1969 that were found or donated, and the missing items were replicated to ensure walking into the viewing room would feel like taking a step back in time. The restoration team used old photographs, footage, documents and interviews and discussions with Apollo veterans to set everything in its proper place, including coffee mugs, cigarette packs and ashtrays. Beginning July 1, the Apollo Mission Control Center will become part of daily tours at Johnson hosted by Space Center Houston. A Flickr link to this album is provided here.

Apollo Mission Control reopens in all its historic glory. Fifty years ago, an unparalleled team of experts in a Mission Control Center at NASA's Johnson Space Center in Houston landed the first humans on the Moon. Now, the Apollo Mission Control Center is being restored to its Apollo-era configuration to look just as it did on July 20, 1969.



Above: Panorama view of Apollo 16 commander Astronaut John W. Young. Panorama view of Apollo 16 commander Astronaut John W. Young, working at the Lunar Roving Vehicle (LRV) just prior to deployment of the Apollo Lunar Surface Experiments Package (ALSEP) during the first moonwalk of the mission on April 21, 1972. The panoramas were built by combining Apollo 16 images starting with frame AS16-116-18573 thru end frame AS16-116-18581. The panoramic images received minimal retouching by NASA imagery specialists, including the removal of lens flares that were problematic in stitching together the individual frames and blacking out the sky to the lunar horizon.

These adjustments were made based on observations of the Moon walkers who reported that there are no stars visible in the sky due to the bright lunar surface reflection of the Sun. Image credit: NASA (Flickr).

APOLLO 11 et la philatélie

AlainChevalier

A partir du 20 juillet 1969, il y eu plusieurs émissions philatéliques commémorant la mission Apollo 11 et Neil ARMSTRONG. Les Etats-Unis, bien sûr, commémorent cet événement, cet exploit, cette mission.

Dans le plus grand secret, l'artiste américain Paul CALLE (qui avait déjà réalisé les timbres Gemini en 1967) est invité à réaliser le timbre commémoratif.

Ce timbre ne sortira officiellement que le 9 septembre 1969 mais deux exemplaires non dentelés collés sur des enveloppes ont voyagé à bord du LEM et ont reçu une oblitération spéciale avec un cachet Moon Landing. Ces deux enveloppes n'ont été portées à la connaissance du public que lors de la sortie officielle du timbre.

Le timbre sort donc le 9 septembre 1969. Il représente un astronaute mettant le pied sur la Lune. Il n'est fait mention nul part du nom de cet astronaute. La tradition veut que l'on ne timbrifie pas de personnalités encore vivante... du moins, c'est une tradition de certaines démocraties.

Il est simplement indiqué : **FIRST MAN ON THE MOON**

La représentation est familière. L'artiste s'est largement inspiré des photos faites avant la mission Apollo 11 lors des différents entrainements et où l'on voit vraiment cette position. Le talent de ce grand artiste qu'est Paul CALLE, est que ce dessin est quasiment un "d'après nature". On s'y croirait presque... Le choix des couleurs est aussi très important et nous plonge directement au cœur de cet évènement.

Il n'existe qu'un seul cachet 1er Jour officiel, celui de Wahington DC. Il se présente sous la forme d'un double cachet et de la flamme First Day of Issue :

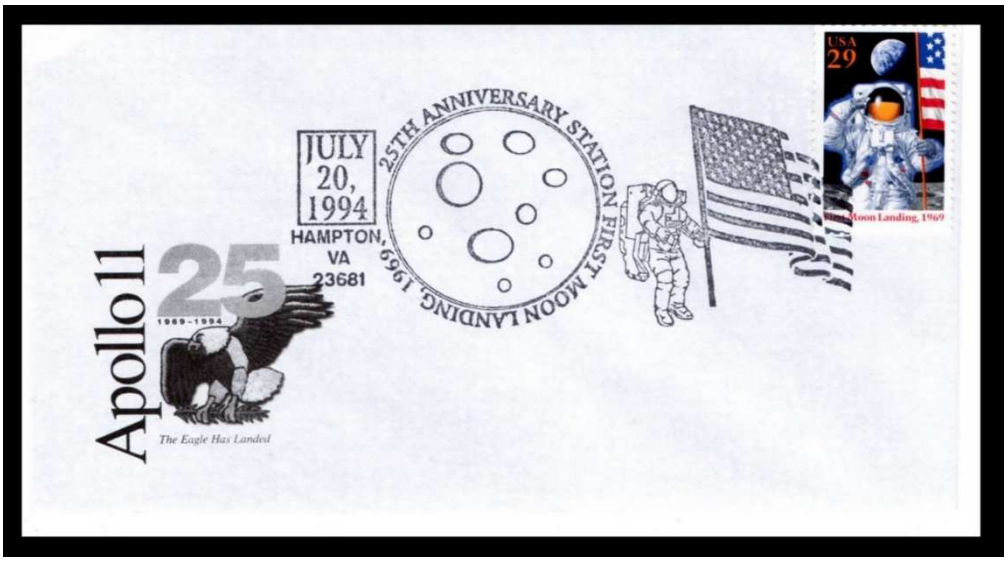
- Le premier cachet a la date du 9 septembre 1969 avec Washington DC.
- Le second cachet est une reproduction de celui emporté sur la Lune avec la date du 20 juillet 1969 et la mention Moon Landing.

Les deux cachets se rencontrent soit à la vertical, soit à l'horizontal.

Il existe une quantité "industrielle" de 1er Jour officiel. Le décompte officiel est de 8 740 070 cachets 1er Jour apposés sur toutes sortes de documents ! Le timbre, bien sûr, n'a pas été vendu qu'à Washington DC ce 9 septembre, et on peut donc le retrouver sur d'autres enveloppes commémoratives datées elles aussi du 9 septembre 1969. Ci-dessous un exemplaire oblitéré Cap Canaveral et ayant voyagé jusqu'à la France.

Le Livre Guiness des timbres (Edition°1, 1983) rappelle que durant ce vol, « les astronautes emportèrent sur la Lune une enveloppe [en fait deux] avec une épreuve du timbre non dentelée [First man on the moon »] qu'ils oblitérèrent sur la Lune avec un cachet libellé « Moon landing/USA/Jul. 20 1969 ».

Les anniversaires de cet évènement ont également été célébrés aux Etats-Unis, principalement pour les 20, 25 et bien sûr le 50ème anniversaire d'Apollo11.



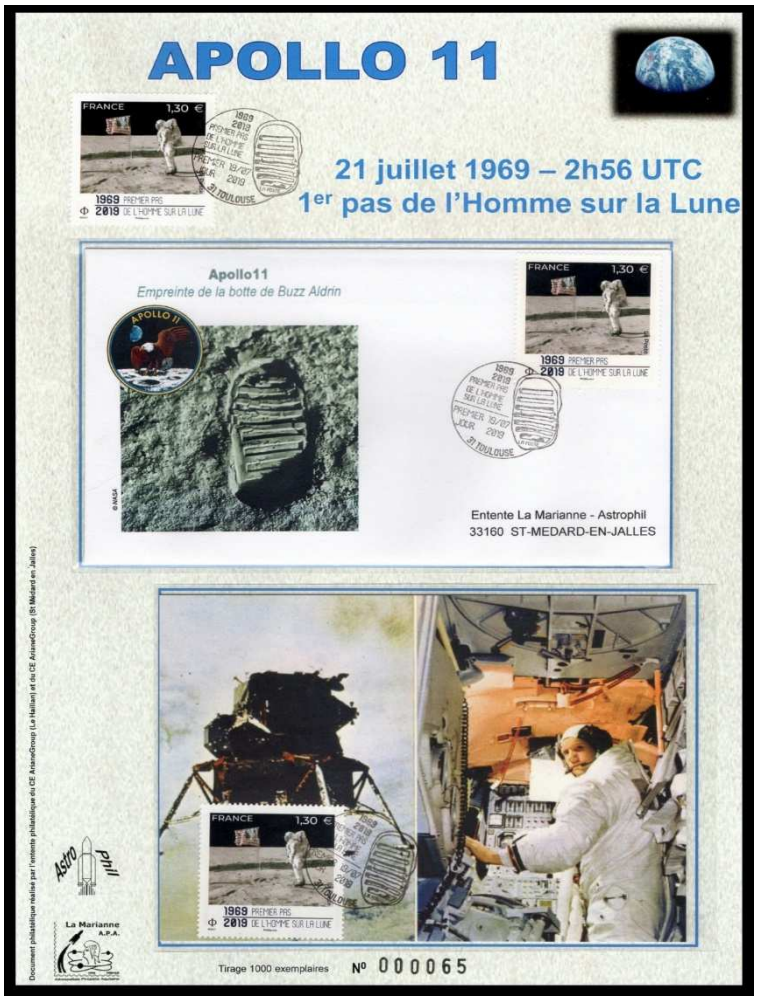
Du côté de la France, les émissions sont beaucoup plus rares avec seulement deux émissions, la première en 2000 et une spéciale pour le 50ème anniversaire.

La France a édité, en 2000, un timbre sur ce sujet, dans une série intitulée « Le siècle au fil du timbre », au sein d'un feuillet fourre-tout qui célèbre, en outre, les droits de l'homme (1948), le principe du droit de vote des Françaises (1944), les congés payés (1936) et… le lave-linge (1901) !

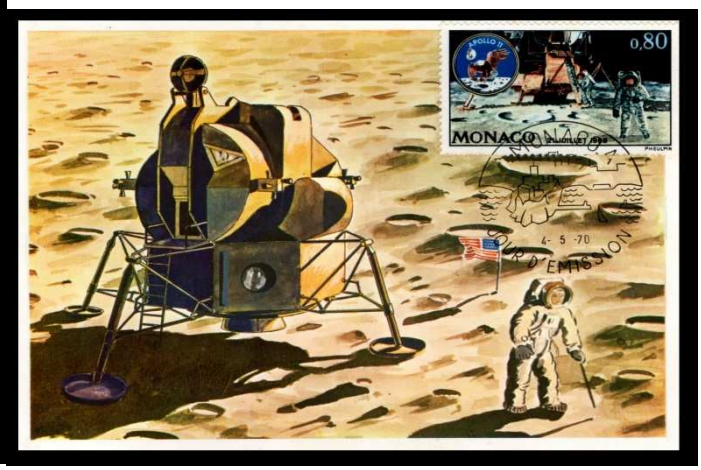
Ce timbre constitue une espèce de « double exception » : par tradition les timbres français ne représentent pas de personnes de leur vivant et les thèmes étrangers restent assez rares, moins cependant depuis quelques années avec le développement des émissions conjointes entre divers pays.

La Poste a donc mis en vente le lundi 22 juillet, dans tous ses bureaux, un timbre à 1,30 euro pour le 50e anniversaire du premier pas de l'homme sur la Lune, de Neil ARMSTRONG (décédé en 2012 à 82 ans), qui fut suivi vingt minutes plus tard par Edwin « Buzz » ALDRIN, dans le cadre de la mission Apollo 11. La date d'émission correspond au dernier jour de l'exposition organisée au Grand Palais, à Paris, « La Lune. Du voyage réel aux voyages imaginaires ».

Timbre créé par Alice BIGOT. Tirage: 600 000 exemplaires.



En Europe, les émissions ont été également assez timides, on retrouve en 1969, la Belgique et Monaco.



A l'époque, dans le « bloc de l'Est » il faut noter que la Hongrie, la Pologne, la Roumanie et la Mongolie ont émis un timbre. De son côté l'URSS a émis qu'un timbre pour la rencontre Apollo – Soyouz de 1975.

Par contre l'Afrique et le Moyen Orient ont été assez prolifiques en éditions.

On peut noter également une édition en Iran.

Sources :

Site philatélique : http://souvenirsdespace.lebonforum.com/t380-philatelie-spatiale-usa-1969-timbre-apollo-11

Conquête de l'espace – Catalogue Lollini 19ème édition

Le Monde du 18/07/2019

Collection philatélique A. Chevalier

eurostour 2019

Carnet de Voyage

Jour 1 :

Le Grand Départ !

Nous partons Dimanche matin sous le soleil de Toulouse. Premier stop à Ales pour refueler puis on part pour la traversée des Alpes, temps fort de cette première journée. On se pose finalement à Turin en fin d'après-midi.

Jour 2 :

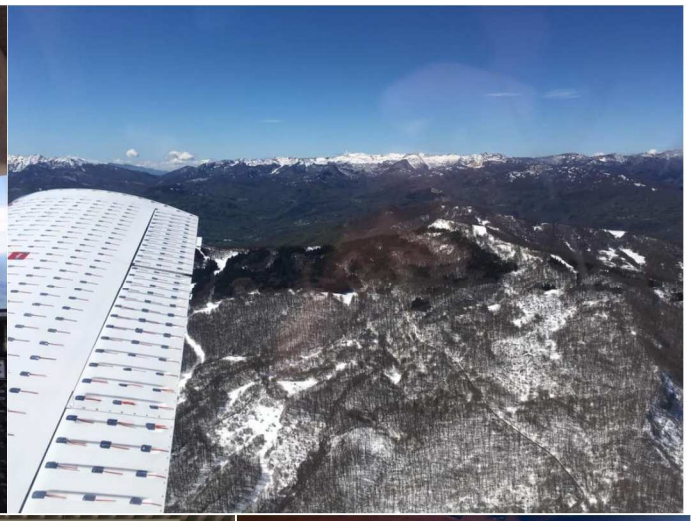
Matin : visite de Turin et du musée des antiquités égyptiennes

Après-midi : rencontre des élèves de l'AESA Torino(Aerospace Engineering Student's Association) à Polytechnique Turin. Ils nous ont accueillis, fait visiter leur campus et leur collection de planeurs et de moteurs d'avions.

Puis nous leur avons présenté l'ISAE-Supaero.

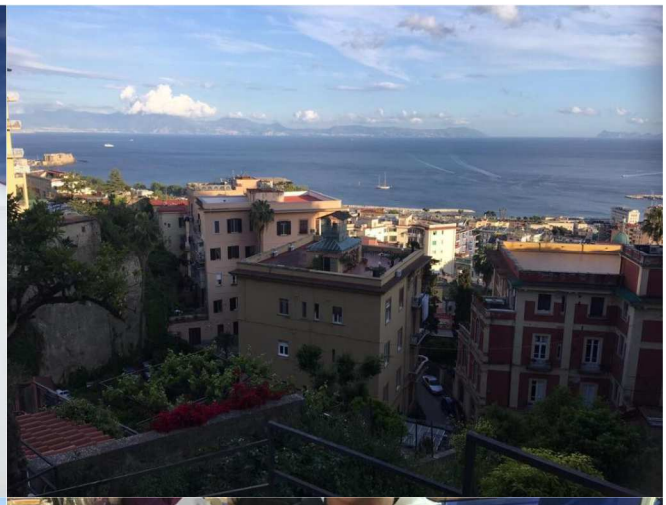
Jour 3 :

Nous partons pour Bolognes dans la matinée. Nous sommes chaleureusement accueillis à l'université de Bolognes à Forli par l'Euroavia . Nous faisons notre présentation de Supaéro dans un amphitéatre. Puis visite de l'université avec les bancs de test des moteurs, la soufflerie Cyclope et enfin repas avec l'Euroavia.



Jour 4 :

Bolognes -> Naples Journée de vol, on brave la bureaucratie italienne et on se pose dans l'après-midi à Salerne près de Naples, où nous passerons les deux prochains jours. On finit donc la journée par une pizza sur le port de Naples

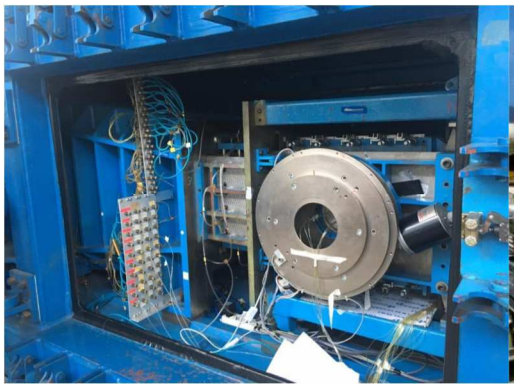


Jour 5 :

Ce matin, on visite le Centre Italien de Recherche Aerospatial (CIRA). On a donc la chance de voir la soufflerie à plasma (qui reproduit les conditions de rentrée dans l'atmosphère, la soufflerie givrante (pour etudier les effets du givrage) et la soufflerie transsonique. On a aussi vu une imprimante 3D avec de la poudre de titane.

CIRA

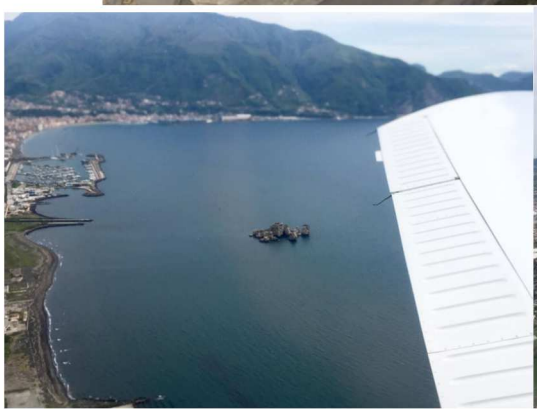
Centro Italiano Ricerche Aerospaziali

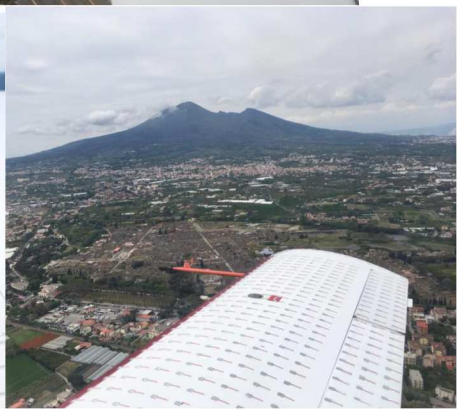


Cette après-midi, on visite l'usine TECNAM à Capua (pour des raisons de confidentialité nous n'avons eu le droit de prendre aucune photo) Donc voici l'entrée avec nos guides et deux étudiantes françaises en aéronautique en échange à Naples.
Nous avons visité la chaîne d'assemblage de l'usine et rencontré le pilote d'essai de Tecnam.

Jour 6 :

Visite de l'Université Frederico II à Naples le matin puis depart pour Ozzano à côté de Bolognes où nous passerons la nuit. On survole Naples, Pompei avec le Vésuve en toile de fond et l'aéroport international de Naples Capodichino et le tout à 1000 pieds seulement !! Puis on remonte vers le nord. Demain on rentre à Toulouse, fin du voyage, déjà ...





Jour 7 :

Retour à la maison

Aujourd'hui on vole toute la journée de Bolognes à Toulouse. On vole dans les montagnes, sur la côte, sous la pluie, on survole Gènes, Monaco, on se pose à Cannes où etaient garés deux Fouga Magister. On se pose finalement à Toulouse sous la pluie ce qui achève notre voyage.

Merci à **l'ISAE-Supaéro** de nous avoir permis de réaliser ce projet!

Merci à nos sponsors **EXPLEO** et **3AF** pour nous avoir soutenu dans notre aventure !
Merci à **Stefan Juaneda**, notre safety pilot d'avoir accepter de partir avec nous et de nous avoir supporté pendant cette se-maine !

L'Equipage de l'Eurotour 2019

Aventure dans l'Azur

Jean-Michel DUC

11 juillet 2019

La Promotion 1969 de l'E.P.N.E.R. dont je fais partie a fêté à Istres son cinquantenaire le 11 juillet dernier. Ce fut l'occasion pour les présents de se remémorer les absents et les moments intenses vécus avec eux.

Pour ma part, c'est, entre autres, du capitaine puis commandant Jean-Claude Créoff, breveté Pilote d'Essais « Avions » dans notre Promotion, que je voulais reparler avec mes condisciples.

Jean- Claude Créoff en 1969

Il était toujours très "urbain", très aimable, très calme, très doux, pas prétentieux pour un sou. A la fois un très fin pilote, un des meilleurs que j'ai connus parmi les jeunes à cette époque, et un camarade très sympa.

J'ai le souvenir d'un vol extraordinaire fait avec lui en 1970.

C'était sur l'avion expérimental Mirage III G 01 (le "petit" avion à géométrie variable) mono-réacteur dérivé du Mirage III F 2 à flèche fixe de 55 degrés, lequel est maintenant stocké à DGA Techniques Aéronautiques, ex-C.E.A.T. à Balma.

On devait mesurer la performance en accélération, avec la flèche maximale, de M = 0,95 jusqu'au Mach le plus élevé possible à 40 000 ft, en consommant tout le carburant interne (2400 kg) sauf ce qu'il fallait garder pour le retour à la Base. Le moteur était dérivé du Pratt & Whitney TF 30 (TF pour Turbo Fan, c'est-à-dire moteur à double flux, mais à faible taux de dilution pour pouvoir aller en supersonique élevé. Il servira plus tard de référence pour le M 53 de la S.N.E.C.M.A. équipant le Mirage 2000, bien que ce dernier moteur soit d'une technologie différente, très originale, simple corps, quand tous les autres double-flux sont double ou triple corps). Le TF 30 avait été modifié par l'adjonction d'une réchauffe à cinq rampes d'injection successives, conçue par la S.N.E.C.M.A. et donc le moteur rebaptisé pour cela TF 306 (pourquoi pas 305 ou 30 S ? je n'ai jamais su !).

Dassault Mirage III G 01 en configuration lisse, flèche à 16 degrés

Aile déployée (à 16 degrés de flèche) nous sommes donc montés vers l'Est jusqu'à 40 000 ft, M = 0,9 , nous sommes arrivés du côté de Toulon et là nous avons fait demi-tour puis avons replié la voilure (à 72 degrés), toujours à M = 0,9, ce qui nécessitait une assiette (= incidence) assez cabrée pour tenir le palier.

Dassault Mirage III G 01, flèche à 72 degrés

Quand le Contrôle Essais/Réceptions nous a donné le feu vert, Jean-Claude a mis plein pot puis allumé la réchauffe pendant que je passais l'HB ou l'A 21, je ne sais plus, en Grande Vitesse. L'avion a puissamment accéléré et j'ai eu juste le temps de "toper" le passage à M = 0,95, nous n'avions que trois des rampes de réchauffe allumées. C'était normal. La quatrième ne s'est allumée que vers 1,02 ou 1,03 et ensuite la réchauffe n'a pas cessé de faire des à-coups (ce qui était acceptable pour les ingénieurs de la S.N.E.C.M.A. mais très inconfortable et presque inquiétant pour l'équipage). En effet, compte-tenu de la température du jour, il aurait fallu, pour avoir le maximum de poussée possible, un débit de pétrole de réchauffe intermédiaire entre ce que donnaient trois ou quatre rampes ! Donc, avec quatre rampes débitant on avait une surchauffe et un blocage thermique de la tuyère. D'où, par sécurité, pour éviter le pompage du moteur, fermeture automatique du robinet d'alimentation de la quatrième rampe, d'où refroidissement et déblocage thermique de la tuyère, d'où réouverture de l'alimentation en pétrole de la quatrième rampe et ré-allumage

quasi-instantané, d'où re-blocage de la tuyère, etc. etc. etc. Toutes les 10 ou 15 secondes, nous recevions alternativement un petit coup de pied au derrière (allumage de la quatrième rampe, augmentation de la poussée) ou un petit coup de frein apparent (car l'avion lui continuait de bien accélérer avec trois rampes allumées seulement) à l'extinction de la quatrième rampe, petite diminution de la poussée. Et cela a duré pendant toute l'accélération supersonique jusqu'au Mach maxi !

Mais ça, c'était finalement un gag amusant dû à une conception maladroite de la réchauffe (fonctionnement non continûment progressif) par les ingénieurs du Bureau d'Etudes de la S.N.E.C.M.A. .

EN REVANCHE, il y a eu un incident plus embarrassant.

Pour que la mesure d'accélération soit valide d'une part et pour que le bang sonique ne se focalise pas sur le centre d'un éventuel virage d'autre part, il fallait que Créoff tienne le cap à la perfection, que notre trajectoire soit parfaitement rectiligne. Et c'étaient les radaristes qui devaient nous aligner au bon cap au départ de Toulon pour que nous franchissions la côte entre Montpellier et Sète au-dessus d'une zone de marais pour ne déranger personne avec notre bang. Mais ils n'avaient pas la précision de lecture suffisante et quand ils ont pris conscience d'une légère erreur d'alignement, il était trop tard, nous n'avions plus le "droit" de virer, nous étions en pleine accélération, obligatoirement rectiligne. Autant qu'on puisse estimer la verticale depuis 40 000 ft un jour de grand beau temps, je nous vois encore débouler à presque Mach 2 pile au-dessus du centre-ville de Montpellier. Ce n'était pas une "vision" si j'en juge par le nombre de réclamations que les commissariats de police retransmirent au C.E.V. dans les heures suivantes, une fois le coupable identifié : vitres, vitrines brisées, tuiles envolées, panneaux de signalisation déformés ou déplacés, etc. Quelques mois plus tard, après les procédures d'usage, le C.E.V. , c'est-à-dire le Ministère de la Défense, a bien sûr payé la casse, dédommagé les plaignants, mais l'addition a dû être salée !

Pour revenir au vol lui-même, en arrivant sur les Cévennes, j'ai donné à Jean-Claude le top "bas niveau carburant" (600 kg restants, je crois me souvenir). Nous étions à M = 2,12 (en passant, c'est mon record personnel absolu de vitesse, en Concorde je n'ai jamais dépassé 2,05). Extinction de la réchauffe toujours plein gaz sec pour ne pas faire pomper le moteur, virage en palier au facteur de charge maximum possible (de l'ordre de 2,5 g, cet avion empenné était extraordinairement maniable en supersonique par rapport aux vieux Mirage III delta), forte décélération due à la traînée induite et enfin, arrivant à M = 1,4 environ, réduction des gaz à fond puis à M = 0,9 redéploiement de la voilure à 16 degrés et enfin lente descente de cette sorte de planeur de compétition à un Mach compris entre 0,6 et 0,7 au début et 250 kt ensuite vers Istres. On était encore à 10 000 ft en arrivant pour une approche semi-directe, obligés de sortir en plus du train, les aérofreins, les becs et les pleins volets en étape de base pour une prise de terrain tout réduit. De l'ordre de 300 litres de pétrole restants au toucher des roues, tout juste de quoi rentrer gentiment au parc en évitant la panne sèche.

Dassault Mirage III G 01 en configuration atterrissage

Et pendant plusieurs minutes, pendant l'accélération, donc malgré la variation rapide de vitesse et le changement continu des conditions d'équilibre, mon pilote s'était magnifiquement, totalement, concentré sur sa tenue de cap à 1 ou 2 degrés près et sa tenue d'altitude à moins de 100 pieds près **A LA MAIN** (je gérais tout le reste pour lui, la consommation de carburant en particulier, c'était mon "boulot" d'Ingénieur Navigant d'Essais).

Autrement dit : un sacré beau vol en équipe, n'eût-ce été les carreaux cassés à Montpellier !

Jean-Claude Créoff a connu par la suite de gros problèmes et n'a pas pu mener à terme une carrière de pilote d'essais qui s'annonçait brillante, mais je tenais à témoigner de ses exceptionnelles qualités de pilote combinées avec une grande modestie et un sens profond de la camaraderie.

P.S. Le Mirage III G 01, vanté jusqu'au Sahara Occidental (!), a connu une fin accidentelle le 13 janvier 1971 : grosse panne électrique entraînant le blocage des commandes de vol. Le pilote, Jean Coureau, a dû s'éjecter et, heureusement, s'en est sorti légèrement blessé seulement à l'arrivée au sol.

Jacques CHIRAC et Concorde : une très longue histoire …

Francis RENARD

A la suite de la disparition de l'ancien Président de la République Jacques CHIRAC, la Presse Régionale Toulousaine a particulièrement souligné le lien existant sur le plan aéronautique entre cette personnalité et Toulouse. Notamment, sa visite dans notre ville le 28 avril 2005, lendemain du premier vol de l'A 380.

Curieusement, il n'a pas été rappelé sa venue à Blagnac lors du premier vol de Concorde. Secrétaire d'Etat aux Finances, Jacques CHIRAC était le représentant du gouvernement français présidé par Georges POMPIDOU. Ce premier vol, d'un retentissement mondial, n'était que la réussite d'une importante étape, en attendant les essais de certification qui aboutiront le 21 janvier 1976 au double premier vol commercial des deux premiers avions de série, tant du côté d'Air-France que de celui de la British Airways. A cette date du premier vol de Concorde Jacques CHIRAC appartenait au ministère des finances (Valéry GISCARD d'ESTAING) dont le dossier Concorde occupait une large place.

Jacques CHIRAC a sa descente de Concorde en 1986 au retour du Japon

Dans son premier livre de souvenirs sur Concorde*, André TURCAT ne se tenait pas éloigné des problèmes financiers qui étaient la conséquence d'une aventure aéronautique hors du commun. Un programme initial qui s'étire, l'avion, au départ un moyen-courrier devient un long-courrier, qui se modifie au fur et à mesure que cela apparaît indispensable, la découverte de problèmes techniques insoupçonnés, un financement qui déborde en conséquence. La lecture de son livre décrit les étapes importantes qu'il a suivi d'un regard souvent inquiet, et il y avait de quoi : la chaude alerte de l'élection britannique en octobre 1964 d'une nouvelle majorité qui propose l'abandon du projet, s'ensuit en France une réunion au plus haut niveau, Valéry GISCARD d'ESTAING , Ministre des Finances, est réticent, Georges POMPIDOU est incertain, Marc JACQUET, Ministre d'Etat, défend vivement le projet, Charles DE GAULLE, dans son for intérieur largement acquis sur cette réalisation, s'appuiera sur cette dernière envolée pour confirmer la tenue du Programme.

Le 11 janvier 1967, le Général André PUGET, qui avait succédé à Georges HERIEL comme PDG de Sud-Aviation est sèchement débarqué de son poste et sera remplacé par le parachutage d'un haut fonctionnaire, ancien Préfet, arme secrète, non plutôt arme discrète du Gouvernement pour prendre des décisions sans états d'âme en cas de nécessité, mais les évènements de 1968 vont lui permettre à son tour de partir vers une nouvelle direction en se faisant élire député ! Remplacé le 31 juillet de la même année par Henri ZIEGLER, authentique personnage aéronautique, qui en très peu d'années, va assurer le sauvetage de notre industrie d'aviation civile. Qu'on en juge : peu chaleureux au départ pour le programme Concorde, il se le fait clairement expliquer et comprend rapidement l'exigence de sa réussite. Il apportera un soutien sans faille pour cette aventure exceptionnelle. Mais, en même temps, avec une équipe resserrée, avec

notamment Roger BETEILLE, il va réussir avec la participation du Gouvernement Allemand à promouvoir le programme Airbus, écartant financièrement à son profit le projet Galion de Marcel DASSAULT.

George POMPIDOU à sa descente d'avion

Pour en revenir au début de cet écrit, je citerai le témoignage d'André TURCAT, page 149 de son livre, au chapitre du premier vol : « Perdu parmi eux, un représentant un peu fortuit du gouvernement, un jeune secrétaire d'Etat aux Finances que personne ne paraît connaître mais qui est promis à un certain avenir : Jacques CHIRAC. »

*André TURCAT – Concorde - Essais et batailles – Stock 1947

Quelques compléments …

Alain CHEVALIER

Jacques CHIRAC, dont le père était administrateur de l'entreprise d'aéronautique POTEZ, à l'origine de la création de l'hélice éclair, avec Marcel DASSAULT se faisait toujours un plaisir d'inaugurer chaque année le salon du Bourget. C'était un passionné !

Il avait également fait de Concorde un partenaire de ses campagnes politiques.

Entre Jacques CHIRAC et Airbus c'est une véritable passion aéronautique qui s'est nouée. L'ancien président de la République a tout fait pour aider l'avionneur toulousain, symbole d'une Europe qui réussit.

Le Concorde a battu un record du monde grâce à « Papa grandes ailes »

Chirac, on ne l'appelle plus que « Papa grandes ailes ». Pourquoi ? direz-vous. Tout simplement parce que le Premier ministre, plus connu jusque-là sous le sobriquet de « Papa grandes jambes » dû à l'ampleur de sa foulée, vient d'établir un véritable record : 48.000 km en un peu moins de deux jours. Parti mercredi de Paris en Concorde pour Nouméa après le traditionnel conseil des ministres, le chef du gouvernement atterrissait, hier matin, à Bordeaux, où se tenaient les journées parlementaires du R.P.R. Pour officialiser cette performance peu commune, tout le monde s'est retrouvé pour la photo sous le fuselage du « grand oiseau blanc ».

Jacques Chirac est entouré des membres de l'équipage, dont bien sûr les deux commandants de bord, ainsi que de sa femme, Bernadette, Bernard Pons, le ministre des D.O.M.-T.O.M., Jacques Foccart et Dick Ukeiwé.

Photo FRANCE-SOIR (Bernard Charlet)

(Page 6, l'article de Jacques DE DANNE).

Après « Papa grandes jambes » il était devenu « Papa grandes ailes »

André TURCAT a été élevé à la dignité de Grand officier de la Légion d'honneur, lui qui fut pilote d'essais pendant 25 ans et en particulier du Concorde entre 1964 et 1976. M. CHIRAC, lors de cette occasion a rappelé son "émotion" quand, "jeune membre du gouvernement", il avait assisté au premier vol du supersonique.

On ne peut pas oublier que Jacques CHIRAC a assisté à l'accident de Concorde en Juillet 2000. Le Concorde en feu avait décollé devant les passagers médusés de l'appareil des lignes régulières d'Air France à bord duquel le président Jacques CHIRAC rentrait de Tokyo. L'avion présidentiel venait de se poser et amorçait son roulage vers le terminal lorsque le pilote a fait savoir aux passagers qu'il devait laisser le passage au Concorde sur la piste d'envol. Selon un membre de l'entourage de Jacques CHIRAC, les passagers ont d'abord vu une épaisse fumée s'échapper des réacteurs, puis des flammes, et le Concorde a décollé comme une fusée en feu, disparaissant quelques instants dans le nuage de fumée, avant de piquer du nez.

Et puis il y a les répliques plus cocasses voire caustiques et forcément amusantes *"Le Concorde ne tombe jamais en panne sauf quand François MITTERAND monte dedans*" …

La célèbre photo de Jacques CHIRAC dormant en pantoufles dans le Concorde a été prise au cours de ce voyage entre Paris et Nouméa par Jack GAROFALO pour Paris Match.

A Toulouse, le boulevard des Crêtes doit être rebaptisé avenue Jacques CHIRAC…

In Memoriam André Dubresson (1938-2019)

André Dubresson, ancien Directeur des Programmes Aéronautiques Civils, est mort le 20 juin dernier, dans sa 82ième année.

A l'annonce de sa disparition, nombreuses ont été les personnes qui l'avaient connu, collaborateurs pendant quelques mois seulement ou pendant des années, interlocuteurs dans d'autres Administrations, dans l'Industrie, etc. qui ont tenu à exprimer, chacun à sa façon, l'immense estime, l'admiration et l'affection qu'elles avaient pour lui ou, autrement dit, la chance et l'honneur d'avoir rencontré au cours de leur carrière un personnage d'une si grande noblesse de cœur et d'esprit, tel qu'on en voit peut-être qu'une fois dans une vie !

1 - Rappel.

André Dubresson naît le 23 mars 1938 à Paris (75014). Il est reçu au concours d'entrée à l'Ecole Polytechnique en 1958. A la sortie de l'X, il choisit le service public, le Corps des Ingénieurs Militaires de l'Air, comme on dit à cette époque, ce qui lui donne droit à une double formation technique : comme Ecole d'Application, les deux dernières années du cursus de SUPAERO (il sera diplômé Ingénieur en Aéronautique en 1963) et le stage d'élève-pilote d'avion des Corps Techniques de l'Etat à l'issue duquel il obtiendra le Brevet de Pilote.
Parmi les postes qui lui sont proposés en fin de parcours « universitaire », il choisit celui d'Ingénieur d'Essais au Centre d'Essais des Propulseurs (Direction Technique et Industrielle de l'Air) à Saclay où il arrive en 1963. Il y restera quelques années.
Paré de ces quatre cordes à son arc, sciences fondamentales à l'X, sciences appliquées à SUPAERO, technologie des moteurs et équipements au C.E.Pr. et pratique du pilotage, il sera définitivement « incollable » en matière d'aviation. Personne ne pourra jamais « lui faire passer des vessies pour des lanternes » !

Mais déjà, passée la trentaine, la technique pure et dure ne lui suffit plus : il est très sensible au côté humain dans les diverses activités de l'Administration et de l'Industrie et donc attiré par tout ce qui concerne l'organisation du travail, la production des matériels, la gestion des grands programmes, etc. Il demande alors et obtient sa mutation au Service de la Production Aéronautique de la nouvelle Direction Technique des Constructions Aéronautiques (qui a succédé à la D.T.I.A.) de la nouvelle Délégation Générale à l'Armement (laquelle a succédé à la Délégation Ministérielle à l'Armement). C'est lorsqu'il est dans ce Service que je ferai sa connaissance, j'y reviendrai plus loin.

Du fait d'une réorganisation en 1980, ce Service voit ses attributions modifiées et devient le Service Central de la Production, des Prix et de la Maintenance (S.P.C.M.). André y reste encore quelque temps (il aura l'occasion d'y travailler avec Michel Scheller), devient ensuite Chef du Bureau des Programmes à l'Administration Centrale de la D.G.A. puis fait l'expérience des Cabinets Ministériels comme Conseiller Technique.

Après cela, il demande et obtient sa mise à la disposition de la Direction Générale de l'Aviation Civile comme Directeur des Programmes Aéronautiques Civils. Il restera à ce poste jusqu'à la fin de sa carrière, volontairement interrompue en 1993.

S'agissant des Honneurs et marques d'estime officielles, André avait reçu la Médaille de l'Aéronautique et été fait Officier de l'Ordre National du Mérite et Grand-Officier de la Légion d'Honneur. Il était Membre Emérite de la 3AF.
Il a été membre de l'Académie de l'Air et de l'Espace jusqu'en 2008 (départ volontaire) et même son Trésorier de 1997 à 2002.

2 – Les caractéristiques évidentes que l'on observait lorsque l'on rencontrait André Dubresson pour la première fois, c'était, outre sa remarquable compétence technique déjà mentionnée, sa grande rigueur intellectuelle, accompagnée même d'une grande exigence morale et d'une grande sévérité. Mais ce n'était que « la partie visible de l'iceberg » tant que l'on ne le connaissait pas suffisamment (j'y reviendrai à propos de mon premier contact professionnel avec André en 1980).

3 - Mon camarade de Promotion Gérard Delalande qui a été son adjoint pendant quelques années à la D.P.A.C. avant de partir dans l'Industrie le dit très bien, je le cite :

« Je peux témoigner, comme beaucoup d'autres sans doute, quelles qualités humaines rencontraient ses collaborateurs, **ce dont ne se rendaient pas forcément compte ceux qui le connaissaient moins bien** ».

4 - Madame Elisabeth Dallo, Administrateur Civil, bien connue des Toulousains grâce à la remarquable conférence (dans le cadre de la coopération entre la 3AF/MP et la Toulouse Business School) qu'elle nous avait donné sur le financement des grands programmes aéronautiques civils, regrette de n'avoir été une collaboratrice d'André que pendant trop peu de temps (six mois) mais partage tout à fait cette opinion, je la cite in extenso :

« J'ai eu le plaisir et l'honneur de connaître André Dubresson, peu de temps mais avec une grande intensité.

Entrée à la DGAC en 1976, j'avais pris les fonctions de Secrétaire Général de l'ITA (Institut du Transport Aérien) dont la DGAC était un soutien important.
Souhaitant rentrer à la DGAC, après deux ans sur ces fonctions, et du fait de mes compétences dans les affaires européennes, André Dubresson m'a recrutée car il était en train de négocier un accord d'importance, l'accord entre les Etats-Unis et l'Europe sur les subventions accordées au secteur aéronautique (Airbus et Boeing).
Il m'a reçue pour un entretien, décrit les fonctions qu'il me proposait et m'a «vendu» ainsi le poste sur lequel j'ai été affectée. Alors même qu'il avait déjà passé plusieurs mois sur ce dossier, il m'a prodigué les conseils utiles pour mener à bien ma tâche : faire confiance à la Commission Européenne mais pas complètement car elle avait une notion un peu fragile des intérêts de l'Europe aéronautique, ne pas faire confiance à nos « amis» américains qui ne pouvaient accepter que le concurrent Airbus puisse continuer à leur prendre des parts de marché.
Sans ses conseils, j'aurais mis des semaines à appréhender correctement la négociation et donc été d'une moins grande pertinence.
Juste après mon recrutement il m'a dit avoir en plus d'autres perspectives pour moi : l'un de ses collaborateurs en charge de la coopération internationale devant partir il souhaitait me confier aussi ces fonctions.
Et, avec les aménagements habituels dus aux différentes réorganisations, c'est sur ce secteur de la coopération internationale, pas seulement de la construction aéronautique mais de toute la DGAC, que j'ai poursuivi et terminé ma carrière. Ces années ont été très occupées, très prenantes mais tellement passionnantes. MERCI, MERCI ANDRE pour ce magnifique cadeau !

Entrée à la DPAC en mars 1993, et à mon retour de congés, au mois d'août, André Dubresson a souhaité me parler. Je croyais que c'était au sujet d'un de mes dossiers. Et non, malheureusement. Il m'annonçait sa décision de cesser son activité professionnelle pour raisons familiales graves, dont il m'a fait part mais que je préfère ici ne pas dévoiler car cela lui appartenait à lui et à lui seul. Je n'ai pas pu réprimer des larmes, et ceux qui me connaissent savent que ce n'est pas mon genre. Une très grande tristesse pour les raisons qui le contraignaient à se retirer mais aussi une très grande tristesse de perdre ce patron. J'ai eu la possibilité de travailler à la DGAC avec deux grands patrons, André était un de ceux-là.

Nous nous somme revus parfois, trop peu. La dernière fois il y a plus de deux ans. Je le regrette.

André Dubresson était un **grand serviteur de l'Etat**, un patron **exigeant mais juste**, un homme **de conviction et d'honneur**. Merci pour tout ce que tu nous as apporté. »

5 - S'agissant d'un autre adjoint d'André (Paul Goarant, pour les hélicoptères), Elisabeth Dallo rapporte aussi une phrase du « patron » qui montre combien il savait faire confiance une fois qu'il avait bien jugé ses collaborateurs. Je cite :
« seuls les dossiers de Paul sont impeccables et je peux les signer les yeux fermés » !

Et ceci m'amène tout naturellement vers ma propre expérience dont je vais rappeler quatre moments forts :

6 -

6a - Une fois, vers 1980, alors qu'il était en poste au Service de la Production Aéronautique de la D.T.C.A. et moi-même à la Direction des Recherches, Etudes et Techniques, j'ai commis une incorrection à son égard : j'ai répondu trop tard (j'hésitais sur la réponse à donner et j'ai laissé passer la date-butoir) à un courrier urgent et confidentiel qu'il m'avait adressé officiellement. Il avait besoin de mon avis, et même de mon accord sur un point particulier, pour résoudre un problème humain concernant un des jeunes techniciens de son Service, technicien que je connaissais moi aussi. Quand j'ai réalisé la gravité de ma faute et que je lui ai enfin répondu, mais il était trop tard pour bien faire, il m'a simplement téléphoné **pour me pardonner (!)** et me demander fraternellement (il avait six ans de plus que moi) de ne pas recommencer ce genre d'erreur à l'avenir.

6b - Plus tard, début 1989, il était Directeur des Programmes de l'Aviation Civile, lorsque j'ai été envoyé à la Commission Européenne comme Expert National Détaché, Directeur Technique du premier Programme Commun de Recherche et Développement Aéronautique que j'avais à créer de toutes pièces, au nom de tous les Européens en "oubliant" mon origine française, neutralité oblige. Lui à l'opposé était, dans le sillage du Ministre de la Recherche, Hubert Curien, le représentant au plus haut niveau de la France et des intérêts français dans le Conseil de Gestion de ce programme naissant que présidait mon patron allemand, Herbert Allgeier, Directeur de tous les programmes communs nouveaux (il y en avait six dont l'aéronautique à ce moment-là). André devait donc contrôler ma compétence et ma neutralité d'une part et se battre éventuellement d'autre part contre les délégations des onze autres membres de l'Union Européenne de l'époque, au nom des intérêts français. Ses deux adjoints étaient mon camarade de Promotion à l'X et à SUPAERO, l'Ingénieur en Chef de l'Armement Gérard Delalande qui était mon ami depuis vingt-cinq ans déjà et l'Ingénieur en Chef de l'Aviation Civile Michel de Vriès que je découvrais à cette occasion. Me faisant en fait totalement confiance, pensant que je saurai défendre un vrai nouveau patriotisme européen sans pour autant renier mon patriotisme français, André Dubresson me demanda d'organiser un dîner de travail à Bruxelles, aux frais de la France, entre monsieur Allgeier et lui pour que je fasse les présentations dans un cadre informel moins protocolaire. La consigne était, bien française celle-là, que le repas soit bon mais pas trop cher. Plusieurs soirs de suite, mon épouse m'aida à tester différents restaurants bruxellois et nous finîmes par trouver, place des Sablons, le restaurant idéal, vu par nous : une excellente cuisine, de très bons vins et le tout à un tarif très raisonnable pour la ville de Bruxelles.
Le jour du rendez-vous venu, le dîner fut excellent, le courant passa très bien entre André Dubresson et ses deux adjoints d'un côté de la table, mon patron Herbert Allgeier, moi-même et mon adjoint, l'Italien Osvaldo Morocutti, de l'autre. En sortant du restaurant les quatre Français avaient le sentiment d'une soirée parfaitement réussie. Cependant, le lendemain matin, monsieur Allgeier et monsieur Morocutti, tout en me remerciant pour le bilan de cette rencontre, me dirent que pour eux qui étaient francophiles et appréciaient les traditions culinaires franco-belges, c'était très bien mais que, lorsque j'aurai à organiser d'autres dîners de travail (et ça allait être souvent le cas !) avec d'autres membres de la Commission et d'autres délégations étrangères, il fallait absolument que je choisisse un restaurant plus cher, car l'habitude était que les invités se renseignent discrètement le lendemain pour connaître le montant de l'addition et qu'ils jugent l'estime et la considération que les invitants leur portaient à l'aune de la dite addition. J'avais 45 ans déjà, mais on en apprend à tout âge !

6c - Cependant, le souvenir le plus émouvant qu'il me reste d'André Dubresson a trait aux conditions de son départ des affaires. Quelques années après ce dîner mémorable, nous avions déjà eu plusieurs réunions internationales de suivi de programme où André avait toujours montré sa fermeté intransigeante sur les points-clés et tout autant sa souplesse et sa diplomatie pour lâcher du lest quand cela était possible et utile pour faire avancer les discussions vers un compromis. J'étais revenu en France comme Directeur des Affaires Internationales de l'O.N.E.R.A. mais retournais souvent à Bruxelles voir mes anciens collègues. Or voici qu'un jour André demande à monsieur Allgeier un entretien à huis-clos. Il ne précise pas l'objet de la réunion mais, le connaissant, Herbert sait bien que ce n'est pas un caprice futile et il accepte aussitôt. Il demande alors à André si je peux aussi être invité. Avec l'accord de ce dernier, on fixe la date du rendez-vous un jour où je devais déjà être de passage à Bruxelles pour d'autres affaires.
Le moment venu, André, contrôlant parfaitement ses émotions, nous déclare sans emphase, très calmement, que l'on vient de diagnostiquer à son épouse une maladie très grave et incurable qui va la rendre totalement dépendante jusqu'à l'issue fatale.
Qu'en conséquence,
- d'une part, il n'a plus la sérénité nécessaire, il ne se sent plus capable de faire son travail correctement ni **d'honorer** la mission qui est la sienne de Directeur des Programmes Aéronautiques Civils français ni de bien représenter les intérêts français dans les instances internationales,
- d'autre part, ce serait indigne, vu par lui, de laisser son épouse seule avec les médecins, les infirmier.ère.s, les aides-soignant.e.s.
Il a décidé en son âme et conscience d'être l'aide-soignant de son épouse, 24 heures sur 24. Il a envoyé sa lettre de demande de retraite anticipée au Ministre de la Défense (il est Ingénieur Général de l'Armement, il a 55 ans) avec copie au Ministre des Transports et au Ministre de la Recherche.
Le lecteur imaginera le choc que nous avons ressenti en entendant ces phrases, nous tombant dessus soudainement, sans aucun préavis. Herbert Allgeier n'est jamais passé pour un tendre, un mou ou un sentimental et pourtant ses yeux sont humides, les miens encore plus. Nous ne savons absolument pas quoi dire mais après quelques secondes qui paraissent interminables, nous nous levons spontanément pour aller embrasser André, lui souhaiter simplement bon courage dans l'épreuve et lui témoigner toute notre affection. La réunion n'a duré que quelques minutes, nous demandons à nos secrétaires d'annuler nos autres rendez-vous de l'après-midi et Herbert Allgeier nous emmène dans sa voiture à la gare du Midi où nous restons silencieux et recueillis sur le quai aux côtés d'André jusqu'au départ du train pour Paris.

Quelle grandeur d'âme, quelle dignité !
Au soir de ma propre vie, je mesure quelle a été ma chance de rencontrer dans mon parcours professionnel des personnalités d'une telle **noblesse** de cœur et d'esprit !

6d - Les mois suivants, lorsque des réunions du Comité de Gestion ou d'avancement de tel ou tel projet avaient lieu à Paris, les organisateurs ne manquaient pas d'inviter André, retraité. Dans la mesure où son dévouement à son épouse lui laissait quelque liberté il venait nous rejoindre. Il écoutait quasi-religieusement les débats, ne disait pas un mot de peur d'influencer ou d'avoir l'air de vouloir influencer ses successeurs, mais on voyait bien qu'il était heureux d'être là et nous aussi étions heureux de sa présence.

La dernière fois où je l'ai rencontré, j'étais alors moi aussi à la retraite, ce fut à un dîner à La Rotonde, boulevard du Montparnasse à Paris, où nous nous étions retrouvés, quelques Anciens de ces années 1989-1990 de démarrage à Bruxelles, pour préparer les arguments en soutien de la candidature d'Herbert Allgeier pour l'entrée à l'Académie de l'Air et de l'Espace. Ce soir-là, bien sûr, André pouvait intervenir sans réserve et ne s'en priva pas, on n'attendait que cela de lui.

Adieu André, tu vas beaucoup nous manquer, nous t'aimions tant !

7 – En plus des rédacteurs des paragraphes précédents, bien d'autres personnes se sont manifestées à l'annonce de la disparition d'André,

7a – soit en assistant à ses obsèques. Je n'en mentionnerai que quelques unes (que les autres me pardonnent !), l'Ingénieur Général de l'Armement Marcel Bénichou (Ancien Directeur des Programmes d'Armement de la D.G.A. puis PDG de l'O.N.E.R.A.), l'I.C.A. Georges Ville (ancien Vice-Président « Finances » d'Airbus), Monsieur Jean-Claude Perrais (un des anciens patrons d'Air France), Gérard Delalande, etc.

7b – soit en m'envoyant un petit mot de confirmation de leur admiration et de leur respect pour André et de soutien à la rédaction du présent article. Je voudrais citer entre autres François Cousin, Paul Goarant, Jean-François Vivier et tout particulièrement Michel de Vriès.

Ce dernier a écrit, je cite : « J'approuve entièrement l'hommage que lui rend Jean-Michel », tout en me donnant des renseignements complémentaires et, par des remarques subtiles dont il a le secret, me faisant prendre conscience de quelques petites erreurs faciles à corriger !
Je l'en remercie beaucoup, ainsi que Michel Scheller et Gérard Delalande qui m'ont demandé, à juste titre, de vérifier certains points ou d'éviter certaines ambiguïtés de mon texte initial.

8 – Mais j'ai gardé le meilleur pour la fin : la contribution de Joël Vergne, ancien agent de la D.G.A.C, que vous allez lire in extenso ci-après et qui est tellement émouvante et décrit une situation si extrême et si édifiante qu'elle montre mieux que tout le reste le comportement **extraordinaire** (au sens propre : hors de l'ordinaire) d'un personnage comme André Dubresson.
Je cite à nouveau :

« Mon nom est Joël VERGNE, j'ai 69 ans, je suis Conseiller d'administration honoraire et lors de mon parcours professionnel j'ai croisé la route d'André DUBRESSON comme chef du bureau budget de la Direction des programmes aéronautiques civils. Chef du bureau des traitements et des salaires depuis cinq années et passionné d'aviation, j'étais vivement intéressé par ce poste et ayant fait bonne impression, j'ai endossé la fonction pendant huit années et ceci a été l'occasion de côtoyer ce grand serviteur de l'État qu'il était.
Mon excellent souvenir d'André DUBRESSON ne se limite pas à la sphère professionnelle. Outre le fait que c'était un militaire corps et âme (il était officier général et fier de l'être) et que j'ai la faiblesse d'aimer l'institution, il a été mon patron lors d'une phase très délicate de ma vie et **je n'oublierai jamais ses immenses qualités humaines.**
Victime d'un accident de la circulation, s'inscrivant dans la délinquance routière, le 24 novembre 1991, et ayant survécu, par miracle grâce à l'excellence de la chaîne de secours de notre pays, il a été dans les premiers à venir à mon chevet. Pendant mon absence qui, au regard de la gravité des blessures (perte d'une jambe, fractures multiples du bassin, et de la main), fut, aux dires des médecins, très courte - sept mois - il a gelé mon poste afin que je le retrouve à mon retour. Pour que je puisse venir aisément au travail, dans l'attente d'une voiture à embrayage automatique et de la modification de mon permis de conduire, il a mis son chauffeur à ma disposition.
Je subodore même, mais il ne me l'a jamais dit formellement, qu'il a usé de ses relations au sein de la Gendarmerie Nationale pour que les parfaits voyous, responsables de cet accident, soient retrouvés, ce qui fut le cas après une longue enquête de 3 mois.
C'était dans tous les domaines un immense personnage qui a fait **honneur** à notre maison et à notre pays et je garde un souvenir ému des instants passés sous son autorité.

Merci pour tout mon Général. »

9 - Conclusion : Homère et Pindare !

Ayant lu tous ces magnifiques témoignages concordants, on en vient à se référer à un point marquant de la culture classique.

Les meilleurs professeurs de Lettres et d'Histoire enseignent à l'Université une différence essentielle entre les héros d'Homère et ceux de Pindare.

Dans l'Iliade et l'Odyssée, les dieux sont à l'image des humains, ils en ont les qualités et les défauts mais exagérés, parfois poussés à l'extrême. C'est-à-dire que les plus valeureux guerriers comme les plus dignes épouses ainsi que les dieux et les déesses peuvent à certains moments être d'affreux menteurs, d'horribles magouilleurs, de fieffés jaloux, de vils traîtres, de méchants comploteurs et parfois même des criminels sans foi ni loi, de purs assassins. C'est la représentation naïve du monde tel qu'il est trop souvent hélas et non comme on voudrait qu'il fût !

De nos jours en revanche, quand on « encense » un grand personnage défunt, homme ou femme, dans une rubrique nécrologique, il est de bonne tradition de passer sous silence tout aspect négatif, même si nul n'est dupe le cas échéant.

Trois siècles après Homère, Pindare invente une forme de poésie nouvelle, l'épinicie (mot à mot « Sur une victoire » mais on dit plus communément « Ode triomphale »). Chacune de ses odes a pour héros un **champion** olympique. Monter sur la plus haute marche du podium après une épreuve sportive est **BIEN**, c'est même **LE MIEUX** envisageable pour tout participant à la compétition. Mais le poète passe tout de suite du cas concret à une interprétation philosophique. Il suppose que le champion a basé son entraînement et tous ses efforts en vue de la victoire, etc. sur **le sens de l'honneur**. Il a voulu être honorable et même **plus honorable** que les autres concurrents, faire honneur à sa famille, à son clan, à sa ville, à sa région, etc.

Dès lors tout individu, pour Pindare, **doit** se comporter comme un champion qui se cherche.

Sur **l'honneur**, le sens de l'honneur, on doit construire une **morale** stricte, austère, etc. qui inclut à côté du refus du Mal et de toute « faiblesse », la recherche de la justice, la tolérance, l'amour de son prochain, ce sera la ligne de conduite à respecter à la lettre. Alors et alors seulement, on aura accès à la **noblesse** du cœur et de l'esprit. On ne fera que le Bien et le jour venu, les thuriféraires n'auront pas à « oublier » de rapporter une quelconque « faiblesse » puisque le respect de l'honneur et de la morale qui en découle a exclu toute possibilité de mauvaise action ou de mauvaise pensée, CQFD.

Je crois que nous avons tous eu, souvent, le sentiment, en côtoyant André, de voir un homme qui incarnait de façon exemplaire le magnifique modèle des **héros de Pindare**. Malheureusement, aucun d'entre nous n'avait le génie, pas même le talent, du grand poète thébain et les lignes qui précèdent ne sont que l'expression, moins brillante qu'un beau poème mais nous espérons tout aussi convaincante, de l'hommage que nous voulions tous rendre à André.

Nous avons souffert en le voyant souffrir, nous partageons maintenant la peine de sa famille et de ses proches et leur présentons nos très sincères et très attristées condoléances.

Jean-Michel Duc et tous les auteurs et témoins cités,
9 septembre 2019.