

L'ATTERRISSAGE

N°34 – JANVIER 2012

BULLETIN DE L'ACAM
ASSOCIATION DES ANCIENS
CADRES ET.....
ASSIMILÉS DES SOCIÉTÉS
MESSIER

Si vous voulez : - **Ecrire au bureau** : bureau@acam.asso.fr
- **Consulter le site internet ACAM** : <http://www.acam.asso.fr>

LE MOT DU PRÉSIDENT

Cette année nous avons voulu retourner à l'école, non pas pour repasser notre bac ou une licence - pour certains comme moi c'eût sans doute été présomptueux - mais pour déguster, à l'occasion de notre déjeuner de fin d'année, des plats inédits, concoctés par des élèves de l'École Grégoire-Ferrandi. C'est une école de perfectionnement pour les restaurants où l'on peut apprendre tous les métiers de la restauration, de la gastronomie au service de la table. Les cours s'étendent sur 3 années mais on peut éventuellement faire une 4^{ème} année ou, ayant déjà travaillé, y venir pour se perfectionner.

Le cadre n'est pas celui du Train Bleu de la gare de Lyon, on ne peut tout avoir, mais la cuisine est recherchée, comme vous pouvez en juger, en jetant un œil ci-après, sur le menu qui nous fut présenté. Les serveurs étaient des élèves de 1^{ère} année (cravate bordeaux), cornaqués par des élèves de 3^{ème} année (cravate jaune). Des professeurs surveillaient le bon déroulement des opérations et venaient corriger les dérives qui auraient pu se produire. Je pense que dans l'ensemble, les convives furent satisfaits, compte tenu du prix assez modeste. De brillants historiens, comme Uderzo, nous ont appris que depuis l'antiquité et nos ancêtres les gaulois, les peuples de notre hexagone aimaient les repas festifs. Il faut donc encourager les écoles dans ce domaine.

L'école, oui, mais si c'est pour déboucher sur le chômage, non. Alors que bon nombre de PME ont du mal à recruter des collaborateurs. Notre Président de groupe, Jean-Paul Herteman, également président du GIFAS et du Comité stratégique de la filière aéronautique, a eu une idée : faire évoluer, avec l'aide du ministre du travail, les contrats en alternance qui permettent aux jeunes de travailler dans une entreprise en même temps qu'ils poursuivent leurs études. Les jeunes ouvriers, techniciens ou ingénieurs pourront désormais collaborer dans l'un des 4 grands groupes de l'aéronautique (EADS, Dassault, Thalès et Safran), en même temps que dans une PME. A la fin de leur formation, ils pourront choisir d'entrer dans la grande entreprise ou dans la PME. L'objectif est de permettre ainsi aux PME d'attirer plus facilement les talents dont elles ont besoin.

C'est Charlemagne qui a ouvert les écoles en France. Le mot école vient du latin « schola », mais là rien à voir avec les écolos, qui pour certains, lorsqu'on les écoute, semblent au contraire n'avoir jamais mis les pieds dans une école. Ils ne savent pas compter et minimisent les conséquences de l'arrêt de nos centrales nucléaires. Il faut plusieurs centaines d'éoliennes pour remplacer une centrale de 1 400 MW. Avec 24 centrales, cela en fait des moulins à vent. Et pensez plutôt à ces froides journées d'hiver, avec un temps gris et sans vent. Comment s'éclairer et se chauffer ? C'est simple, on va embaucher des cyclistes comme aide à la personne. Ils viendront pédaler dans les caves d'immeubles sur des vélocipèdes munis d'une grosse dynamo. Le chômage va pouvoir baisser. Et puis le tour de France ne permet qu'un emploi saisonnier.

En France, si on n'a pas de pétrole, on a des idées. Puisque les Français ne veulent pas sur leur territoire de centrales thermiques à charbon, qui rejettent trop de CO², il n'y a qu'à en construire chez nos voisins et importer l'électricité. C'est ce que s'apprête à faire EDF qui va construire sa plus grosse centrale thermique à Rybnik, en Pologne au sud de Varsovie. D'une puissance de 900 MW, elle devrait fonctionner en 2018.

Alors quand, l'an prochain, vous irez aux urnes citoyens former vos revendications, pensez à votre intérêt. Je vous souhaite donc une merveilleuse année 2012, sans rigueur (hivernale), avec beaucoup de bonheur et de joies en famille et une santé de fer pour, si le besoin s'en faisait sentir, pédaler.

DES NOUVELLES DE L'UFR.

Comme chaque année, l'UFR et la FNAR (partenaires dans PART'AGE) ont réuni le 8 décembre dernier les présidents des associations adhérentes pour faire un point sur leurs diverses actions au cours de l'année passée. La CFR (Confédération française des retraités), qui regroupe l'UFR et la FNAR, ainsi que les Aînés Ruraux, la CNR (Confédération nationale des retraités) et la CNRPL (Confédération nationale des retraités des professions libérales), qui a rejoint cette année la CFR, est forte de 1 500 000 retraités, soit environ 10 % de l'ensemble des retraités français.

La CFR commence à être connue des ministères qui ont à traiter des problèmes de retraite ainsi que du Premier ministre François FILLON. Elle est consultée régulièrement par le COR (Conseil d'orientation des retraites) et par la commission des affaires sociales de l'Assemblée Nationale. La FNAR et l'UFR ont des représentants dans les CODERPA (Comités départementaux pour les retraités et personnes âgées). Mais la CFR **veut plus**, c'est-à-dire être présente et participer aux décisions de toutes les instances où se traitent les questions concernant les retraités : Conseil Economique Social et Environnemental, Conseil d'Orientation des Retraites, Comité de pilotage des retraites et Conseils d'Administration des organismes sociaux.

Cette question de la représentation sera la question de base qui sera posée aux candidats à l'élection présidentielle au cours du 1^{er} trimestre 2012. Pour cela les membres de l'OSS (Observatoire Senior Société), qui est chargé au sein de la CFR de centraliser les réponses des politiques lors des rencontres avec ces derniers, vont partir en campagne très prochainement.

A cette question de la représentation s'ajoutent 8 autres questions importantes qui seront posées aux candidats. Êtes-vous favorables à :

- mettre en place un régime de retraite universel en répartition, en remplacement de tous les régimes actuels de retraite (des fonctionnaires, du privé, des professions libérales, etc ...) ;
- garantir l'indexation des pensions sur les prix en prévoyant une participation aux fruits de la croissance et à relever substantiellement les petites pensions ;
- améliorer la compensation pécuniaire des conséquences sur la retraite de la maternité, du veuvage et de l'orphelinat ;
- supprimer pour les pensions de réversion les conditions de ressources ;
- mettre en place un socle solide et universel d'aide à la perte d'autonomie quel que soit l'âge, financé par la solidarité nationale (et non pas par les seuls retraités) et consolider le financement de l'APA ;
- améliorer les conditions de vie des personnes en perte d'autonomie et notamment leur permettre d'exercer un véritable choix entre le maintien à domicile et l'hébergement en institution :
 - en développant les formules d'aides aux aidants familiaux,
 - en améliorant les réseaux d'aides professionnels qualifiés,
 - en harmonisant le traitement fiscal des aides à domicile entre actifs et retraités ;
- garantir à tous l'accès à des soins de qualité quel que soit l'âge et la situation géographique en respectant le principe d'équité financière ;
- interdire les mesures tarifaires discriminatoires en fonction de l'âge, pratiquées par les organismes complémentaires d'assurance maladie.

L'OSS est donc chargé de recueillir les réponses des candidats qui seront publiées dans le « Courrier des Retraités » de mars 2012. Ces questions seront ensuite posées aux candidats à la députation. L'UFR et la FNAR cherchent des volontaires pour renforcer l'équipe de l'OSS dans tous les départements.

La CFR a constaté une détérioration du niveau des retraites par rapport à l'indice des prix qu'elle juge modérée depuis la loi de 2003, mais importante par rapport à l'évolution des salaires. Souvent on compare l'évolution des retraites à l'inflation, ce qui ne préjuge pas de leur évolution par rapport au niveau de vie. En effet, il faut tenir compte des impôts et taxes divers et du fait que les retraités ont davantage besoins de soins et d'aides ménagères dont le coût évolue comme les salaires. Il faut aussi se méfier de certains politiciens qui voudraient faire supporter l'aide à la perte d'autonomie aux seuls retraités.

Roger Lafonta

VOYAGE DANS LE SUD-OUEST du 10 au 13 Octobre 2011

Arrivés par les airs ou par les routes, les 21 participants étaient bien à l'heure prévue à Toulouse Blagnac. Nous avons commencé ce séjour en prenant des forces dans un restaurant de l'aéroport, puis, répartis dans les voitures nous nous sommes dirigés (les GPS n'étaient pas inutiles) vers le site Airbus A380. Après projection d'un film sur le 1^{er} vol, les essais de l'A380, et des commentaires sur le programme de cet avion, un car nous a conduits avec notre guide au hall d'assemblage des A380 (environ 500 m x 200 m et une hauteur de 50 m !!). De l'étage supérieur du hall nous avons vu les 3 postes d'assemblage, avec un avion en cours à chaque poste, mais, en perdant un peu la notion de dimension. Ensuite nous avons observé de l'extérieur les 3 halls de, finition / montage (systèmes électriques, hydrauliques et moteurs) / essais avant 1^{er} vol. Il restera encore à faire sur chaque avion les essais avant 1^{er} vol dont l'essai des moteurs en point fixe, puis ce sera le 1^{er} vol en direction de Hambourg pour l'aménagement. Certains A380 reviendront à Toulouse pour la finition avant livraison ceci dépendant de la Compagnie cliente.

Pour terminer nous sommes montés dans un tronçon de fuselage où nous avons pu voir quelques équipements possibles dans les différentes classes, pour les ponts, principal et supérieur.

Après un petit tour dans une boutique !!, nous avons repris nos voitures pour gagner, par l'autoroute et sans difficulté, notre hôtel à Idron à côté de Pau.

Le lendemain matin nous avons fait la route jusqu'à La Mongie avec un magnifique décor offert par les Pyrénées. Délaissant alors les voitures nous avons emprunté le téléphérique qui, en 2 étapes, avec des montées très raides et très spectaculaires, nous a déposés au sommet du Pic du Midi à 2865 m.

Le temps était superbe et nous avons pu admirer une bonne partie de la chaîne des Pyrénées, présentée avec humour et passion par un guide fier et amoureux de ses montagnes. La journée s'est poursuivie par une visite du musée de l'observatoire, le repas, le tout entrecoupé de séances « photos » toujours sous un beau soleil.

Le téléphérique nous a redescendus et sur la route du retour pour Pau nous avons fait un arrêt à Lourdes. Nous avons pu constater qu'il y avait beaucoup de monde et de célébrations même au mois d'Octobre.

Après une bonne nuit, nous avons attaqué la 3^{ème} journée avec, des visites d'usines, Turboméca le matin et Bidos l'après-midi pour les uns, ou, des visites touristiques, grottes de Bétharram et château de Pau pour les autres.

Les grottes, sur 5 étages creusés par les eaux à des époques différentes, permettent de faire une magnifique visite, à pied, en bateau et en train parmi les stalagmites, stalactites, calcites...très bien mis en valeur par des éclairages artistiquement disposés.

Le château de Pau, même si Henri IV n'y vécut que peu de temps, offre un grand intérêt par sa richesse en histoire, ses collections (tapisseries des Gobelins en particulier), son mobilier, ses vases en porcelaine de Sèvres et le fameux berceau d'Henri IV (carapace de tortue géante).



Vue de l'extérieur l'usine Turboméca est magnifique. De l'intérieur ? Nous ne le saurons pas, n'ayant eu que quelques aperçus à travers des baies vitrées. A l'entrée, on nous a présenté les principales turbines pour hélicoptères, les Arriel et autres TM333, qui équipent les Alouette et divers Cougar, Tigre, ou NH90. Ce qui différencie ces moteurs des réacteurs Snecma, c'est l'utilisation de turbines centrifuges à la place de turbines axiales. Turboméca est le n°1 mondial dans le domaine des moteurs pour hélicoptères. Sa compétence est basée sur une innovation permanente. Ainsi, elle développe le TM800 (comme 800 kW ou 1100 ch) qui doit équiper les futurs hélicoptères moyens d'EUROCOPTER tel le X4 (classe des 4/5 tonnes), qui présentera une consommation réduite d'environ 20% par rapport aux moteurs actuels.

A midi tout le monde s'est retrouvé à Idron pour le repas, partagé avec quelques anciens de Bidos qui nous faisaient le plaisir de se joindre à nous. Ils nous ont guidés ensuite jusqu'à l'usine où un très bon accueil nous attendait et nous avons fait une visite très intéressante, dans une ambiance fort sympathique.

Nous avons pu voir de nouvelles machines en particulier pour l'usinage du titane, de nouveaux moyens de traitement thermique et le bâtiment tout récent dédié au montage des atterrisseurs.

Certains ont reconnu les atterrisseurs A320, A400M, et il y avait même en montage un train avant de Rafale marin !! Les discussions allaient bon train mais le temps avançait et il nous a fallu quitter Bidos. Nous avons alors repris nos voitures une dernière fois, pour gagner l'aéroport de Pau, non sans nous rendre compte que les embouteillages ne sont pas réservés qu'aux parisiens.

Les uns ont repris la route et les autres leur avion mettant fin ainsi à ces 3 jours bien remplis par des occupations variées, où, nous l'espérons chacun a pu trouver des centres d'intérêt pour sa grande satisfaction.

André CREQUET et Roger LAFONTA

REPAS DE FIN D'ANNEE – 30 Novembre 2011



En ce dernier jour de Novembre, nous étions 30 à nous rendre à l'Ecole de Cuisine Française « Grégoire Ferrandi » dans le 6^{ème} arrondissement, pour le repas de la fin d'année 2011.

Dans une grande salle des tables très bien préparées s'offraient à nous et le personnel, professeurs et élèves, nous attendait et nous accueillit très aimablement. Nous avons donc pris place et les élèves, observés discrètement par leurs professeurs, nous ont servi les plats préparés par leurs collègues cuisiniers. La présentation était belle, le contenu des assiettes soigné, les vins bien choisis...et les serveurs sympathiques, ce fut donc un moment très agréable. Des conversations s'établirent en fin de repas avec les élèves qui nous renseignèrent gentiment sur leurs cursus et acceptèrent même de figurer sur des photos avec certains sociétaires dont notre président !!!

Nous avons ensuite quitté l'Ecole nous estimant très satisfaits du rapport qualité/prix et de la prestation des jeunes en formation et nous promettant de leur faire de la publicité.

André Créquet
p.4

Un peu d'histoire récente :

Le Mercure 100

Le 10/10/1966, Dassault, soutenu par la DGAC, décide d'établir le dossier du nouvel appareil "Mercure" par l'équipe de Philippe Amblard et de François Cordié. La DGAC lui demande de concurrencer le Boeing 737 par le haut de gamme, c'est à dire par un appareil comportant 140 sièges.

En 1968, le bureau d'études de Dassault prépare d'abord une version pour 110-120 passagers, propulsée par deux réacteurs Rolls-Royce Spey placés à l'arrière, puis adopte une définition pour 150 passagers, avec un rayon d'action de 1000 km et des moteurs double flux Pratt & Whitney JT8D-15 placés sous les ailes.

Le programme Mercure est officiellement lancé en avril 1969. La fabrication sous maîtrise d'œuvre Dassault est répartie entre Fiat (Italie), CASA (Espagne), ADAP (Belgique), Fabrique Fédérale d'Avions FW (Suisse), et Canadair (Canada). L'assemblage final est réalisé à Mérignac pour le prototype et à Istres pour les avions de série. C'est le premier grand programme européen de coopération aéronautique civile qui préfigure les futures grandes opérations comme Airbus.

La maquette échelle 1 est présentée au salon du Bourget en Juin 1969.

Sortie d'usine le 4/04/1971 du prototype Mercure 01 à Mérignac, dirigée par Jacques Estèbe.

Le Mercure 01 effectue son 1^{er} vol le 28/05/1971 à Mérignac, piloté par Jean Coureau, Jérôme Résal et Gérard Joyeuse.

Quatre jours plus tard, le 2/06/1971, le Mercure 01 arrive au Salon du Bourget pour son 6^{ème} vol.

Air Inter commande 10 exemplaires le 30/01/1972, ce furent les seuls. Malgré l'intérêt accordé par plusieurs compagnies aériennes, le programme ne démarre pas. Le Mercure est victime du choc pétrolier, des dévaluations du dollar, d'une inflation en Europe plus forte qu'aux Etats-Unis, ce qui favorise Boeing et Douglas. Et surtout ses moteurs Pratt & Whitney sont de conception ancienne, bruyants et consomment trop.

Le premier vol du Mercure 02, dont la définition est proche de la série, est effectué le 7/09/1972

Le Mercure 1^{er} de série effectue son 1^{er} vol le 19/07/1973. La certification DGAC catégorie II est obtenue le 12/02/1974, et aux conditions d'atterrissage catégorie III A "tout temps", le 30/09/1974.



Le Mercure 100 aux couleurs d'Air Inter

Air Inter met en service son premier Mercure série le 4/06/1974.

Faute de commandes, Dassault arrête de la chaîne de montage le 19/12/1975.

En juillet 1983, Air Inter satisfaite de l'exploitation de ses Mercure, commande la mise au standard du prototype Mercure 02. Il est livré à Air Inter le 8/03/1985 et devient le 11^{ème} appareil de la flotte. Cette décision confirme la réussite technique de l'appareil, qui effectue 8 à 10 vols quotidiens en direction de Toulouse et Bordeaux.

Le 29/04/1995 les 2 derniers des 11 Mercure en service sur le réseau Air Inter effectuent leur dernier vol. A l'heure de la retraite, le bilan est éloquent : 360 000 heures de vol, 44 millions de passagers transportés en 440 000 vols sans accident, avec une régularité de service de 98%. Si le bilan commercial n'a pas été à la hauteur des espérances de Dassault, la fiabilité de cet appareil a démontré, s'il en était encore nécessaire, sa capacité technique et industrielle à fabriquer et soutenir un appareil de transport civil.

Un de ces "Mercure" est toujours exposé au Musée de l'Aéronautique et de l'Espace du Bourget, et un autre au Musée Delta, moins connu, à Athis-Mons, en bout de piste d'Orly, à côté du Concorde 02, d'une Caravelle et de deux Mirage III.

Pour l'anecdote, le Mercure fut le premier avion de transport civil piloté par un équipage entièrement féminin.

Entre 1973 et 1980, les études de marché ont fait apparaître l'existence d'un marché potentiel de 1500 appareils court courrier de 130 à 150 passagers.

Dassault essaya de relancer le projet avec le Mercure 200, qui devait avoir un fuselage allongé et des moteurs CFM56 bien plus efficaces. Ce projet ne fut jamais mené à bien, mais selon certaines rumeurs, les plans furent cédés à l'Aérospatiale et inspirèrent plus ou moins la conception de l'Airbus A320, dont la réussite commerciale ainsi que celle de la gamme qui en a découlé ont été exceptionnelles prouvant bien que ce créneau était très porteur.

Caractéristiques du Mercure 100 :

Appareil de transport civil court courrier, équipage : 2 ou 3 personnes,

Mono couloir, 124 à 150 passagers, 2 x 3 sièges de front

Longueur = 34,84 m, envergure = 30,55 m, hauteur = 11,36 m, surface alaire = 116 m²

Masse à vide = 31 800 kg, masse au décollage = 56 500 kg, masse à l'atterrissage = 52 000 kg

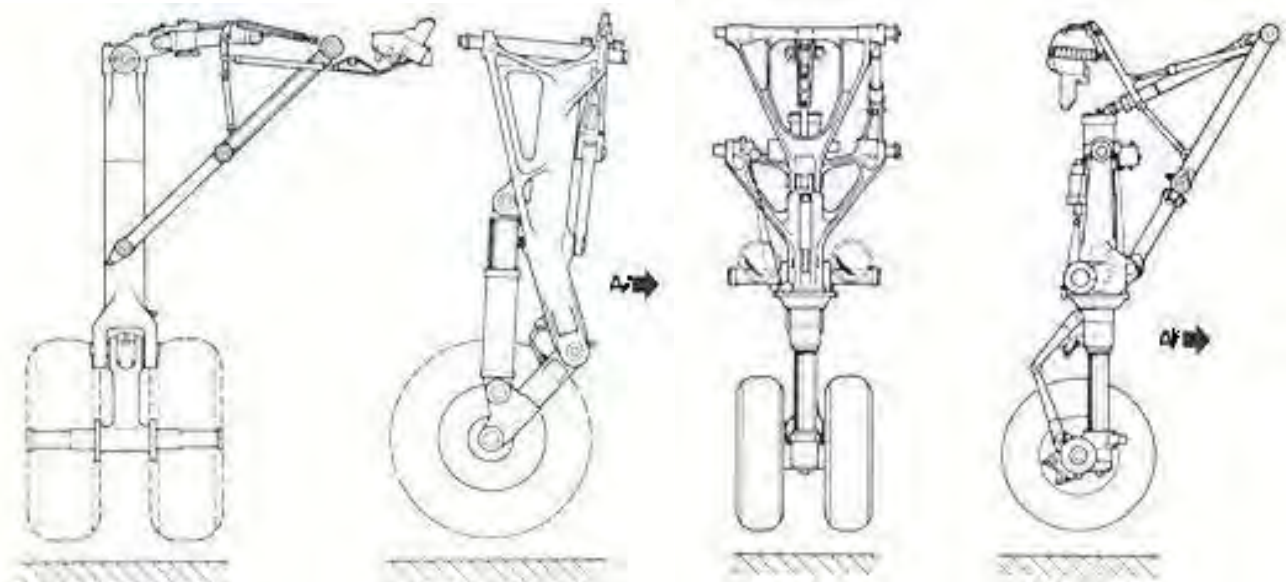
Carburant = 14 750 litres

Moteurs : 2 réacteurs à double flux Pratt & Whitney JT8D-15, poussée unitaire = 7 030 kgp

Vitesse maxi = 925 km/h, vitesse de croisière économique = 870 km/h

Plafond = 12 000 m, distance de décollage = 2 750 m, distance d'atterrissage = 1 650 m

Distance franchissable = 1 000 km.



Atterrisseur principal

Atterrisseur avant

- Caractéristiques du train d'atterrissage Messier-Hispano :

Atterrisseur avant du type direct, longueur jambe = 1 573 mm, course amortisseur = 400 mm

Contrefiche briseuse à double alignement, relevage vers l'avant, descente dans le sens du vent

Commande d'orientation pignon-crémaillère sur + ou - 60°

2 pneus 30x8.8, roues Messier-Hispano

Atterrisseur principal à balancier, pouvant se monter indifféremment à droite et à gauche, et qui présente en outre la particularité de se désolidariser automatiquement de son axe d'articulation dans les cas d'atterrissages anormalement durs, afin d'éviter la détérioration des réservoirs à carburant incorporés dans la voilure.

Longueur jambe = 2 282,2 mm, course amortisseur au centre roue = 400 mm

Contrefiche briseuse à double alignement, relevage latéral vers l'intérieur du fuselage

2 pneus 46x16-20, roues et freins Messier-Hispano.

Cette description et bien d'autres sont visibles sur le site ACAM : www.acam.asso.fr