

L'ATTERISSAGE

N°39 – SEPTEMBRE 2014

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

Si vous voulez : - **Ecrire au bureau** : bureau@acam.asso.fr et **adresses p.8**
- **Consulter le site internet ACAM** : <http://www.acam.asso.fr>

Edito du Président

Je suis très honoré d'avoir été élu Président de l'ACAM lors du conseil d'administration du 8 avril 2014. C'est avec plaisir que j'accepte cette fonction, d'autant plus que nous avons au conseil d'administration une équipe dynamique qui fait un travail important d'organisation de la vie de l'association.

Je veux aussi saluer le travail accompli par tous les anciens présidents depuis la création de l'Association, qui ont créé et développé l'ACAM en lui donnant son dynamisme et sa notoriété.

Pourquoi l'ACAM ?

Après une carrière professionnelle passée dans une ou plusieurs sociétés, je trouve intéressant et enrichissant d'avoir un cadre dans lequel on peut se retrouver à l'occasion de sorties culturelles, voyages, repas, assemblée générale et où on peut accéder à des informations historiques et d'actualités sur le monde aéronautique et aussi sur l'environnement qui nous touche comme le fonctionnement de la mutuelle et les régimes de retraite. Donc pour nous, anciens d'une société Messier, c'est une possibilité d'échanger des souvenirs, des informations, bref de poursuivre des relations établies au cours de notre carrière, et de développer de nouvelles relations dans une période où on peut trouver un peu plus de temps et peut-être se redécouvrir dans un nouveau cadre.

Chacun en fonction de sa situation personnelle participe plus ou moins, et même pour ceux qui sont maintenant géographiquement éloignés, c'est la possibilité de garder un contact.

L'association doit continuer à recevoir de nouveaux membres. Une brochure présentant l'ACAM et ses activités est remise par la DRH à chaque personne au moment de son départ à la retraite, mais ce n'est peut-être pas suffisant et il faudra réfléchir à compléter cette action pour qu'une plus grande proportion d'entre eux rejoigne l'ACAM.

L'ACAM dans le groupe SAFRAN.

Les sociétés Messier sont maintenant bien intégrées dans le grand groupe SAFRAN qui a acquis une forte notoriété et réputation dans le monde. C'est une chance et il est normal qu'à la retraite on s'intéresse à la vie et l'histoire de ce groupe. L'association ACARS qui était à l'origine l'association des anciens de SNECMA est maintenant l'association des Anciens et Actifs du groupe SAFRAN. Elle est ouverte à tous les anciens qui ont travaillé dans une société du groupe SAFRAN. Nous avons donc une place dans cette association et cela n'empêche pas l'ACAM de poursuivre sa vie avec ses orientations spécifiques. Il est souhaitable que les liens entre nos deux Associations soient créés. La première preuve est la possibilité pour les membres de l'ACAM de s'inscrire à l'ACARS avec une cotisation réduite, comme cela a déjà été indiqué lors de notre Assemblée Générale. Nous participons aux réunions de l'ACARS et échangeons des informations dans un mode très constructif.

Je vous souhaite bon succès à l'ACAM et espère que nous nous rencontrerons au cours des activités organisées que nous vous annonçons au fur et à mesure avec les mini-flash d'information.

Pierre WOERNER

AVIONS DISPARUS EN MER

Tout le monde a été choqué par la disparition du vol MH370, un Boeing 777-200 de la Malaysia Airlines, parti de Kuala Lumpur pour Pékin le 8 mars 2014, et jamais arrivé à destination. Malgré les espoirs donnés aux familles, sur des débris supposés vus sur des photos satellite, cet avion de 300 tonnes, de 64 mètres de longueur a complètement disparu avec ses 239 personnes à bord ! Les moyens modernes, satellite, radars, sous-marins-sonars, écoutes radio, n'ont donné aucun résultat. En l'absence de suivi GPS de ce vol, les recherches s'annoncent longues et difficiles.

Cela rappelle une disparition vieille de 87 ans, celle de l'avion de Nungesser et Coli, lors de leur tentative de traversée de l'Atlantique dans le sens Paris-New York. Petit rappel des faits.

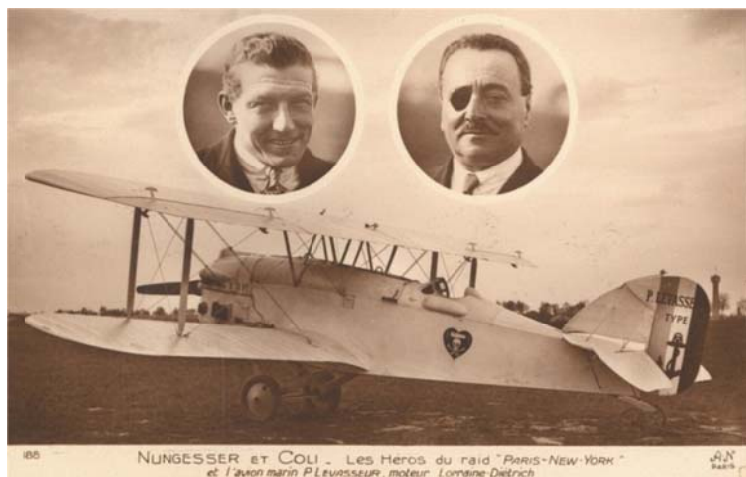
NUNGESSER ET COLI – La traversée de l'Atlantique

Nungesser étudia la possibilité de réussir le vol Paris-New York depuis 1925 et avec le navigateur François Coli, ils obtinrent le soutien du constructeur Pierre Levasseur et du motoriste Lorraine-Dietrich. Bien que les vents dominants sur le parcours soufflent d'ouest en est et favorisent une traversée de New York vers Paris, Charles Nungesser et François Coli organisent leur traversée au départ de Paris, pour des raisons symboliques. L'objectif officiel des aviateurs est, en traversant l'Atlantique, d'établir un nouveau record de distance en vol.

Nungesser et Coli participent à l'élaboration de leur nouvel appareil, un Levasseur PL.8 dérivé de l'avion de reconnaissance PL.412. Le PL.4 est utilisé dans la jeune aéronavale française et il est destiné à servir sur le 1^{er} porte-avions français, le Béarn. Ce biplan dispose d'un fuselage dit « marin », lui permettant d'amerrir en cas de besoin. Ils suppriment le cockpit biplace situé à l'avant et le remplacent par 3 énormes réservoirs, contenant au total 4 025 litres d'essence. Le fuselage est élargi et renforcé pour permettre un amerrissage et à Nungesser et Coli de s'asseoir côte à côte.

Le moteur Lorraine de 12 cylindres, 450 ch. est testé pour s'assurer qu'il fonctionnera pendant l'intégralité du vol : il tourne pendant 40 heures à l'usine Levasseur de Chartres.

Le PL.8 est construit en bois et baptisé « l'Oiseau blanc » par Nungesser. On le déleste de tout poids inutile : pas de radio, ni canot de sauvetage. L'équipement du tableau de bord est sommaire, en particulier en ce qui concerne le contrôle du vol sans visibilité, auquel l'équipage est peu entraîné. Toujours dans un souci d'économiser du poids et de gagner en aérodynamisme, le train d'atterrissage est conçu pour être largué après le décollage ; l'arrivée prévue à New York est un amerrissage devant la statue de la Liberté.



Carte postale de l'époque, et détail du train d'atterrissage largable, exposé au Musée du Bourget

Caractéristiques de l'Oiseau blanc : Envergure = 14,60 m, Longueur = 9,70 m, Hauteur = 3,90 m, Surface portante = 61,50 m², Poids à vide = 1 905 kg, Poids total prévu au départ = 4 963 kg (ramené à 4864 kg).

François Coli conçoit son plan de vol en suivant la route orthodromique, la plus courte, qui doit les amener à naviguer au nord-ouest en survolant la Manche, le sud-ouest de l'Angleterre, l'Irlande et l'océan Atlantique avant de glisser au sud-ouest vers Terre-Neuve, la Nouvelle-Écosse et enfin la côte est des États-Unis. François Coli s'est spécialisé dans la navigation céleste au cours de ses années passées à bord de navires de commerce et de ses vols en Méditerranée.

Dans la journée du 7 mai 1927, les prévisions météorologiques estiment que les vents souffleront avec constance d'est en ouest sur une grande partie de la route établie par Coli. Une dépression orageuse est toutefois signalée à hauteur de Terre-Neuve. À la faveur de ces conditions extrêmement favorables, les deux aviateurs décident de tenter la 1^{ère} traversée de l'Atlantique sans escale, au petit jour le lendemain matin. Nungesser confiant dans son appareil, et les conditions météorologiques restant favorables, décision est prise de ne remplir les réservoirs qu'avec 3 800 litres. L'Oiseau blanc décolle du Bourget à 5h18. Peu après, vers Gonesse, le train d'atterrissage est largué. C'est l'unique relique confirmée de l'avion ; il est exposé au Musée de l'air et de l'espace du Bourget.

À Étretat, à 6 h 48, l'Oiseau blanc fait cap vers la côte anglaise. C'est la dernière fois que l'appareil est aperçu avec une certitude absolue. Il vole alors à une altitude comprise entre 200 et 300 m et à une vitesse d'environ 130 à 150 km/h. Le vol semble se dérouler normalement.

Dans l'après-midi du 9 mai, à New York, une importante foule se rassemble pour assister à l'exploit de Nungesser et Coli. Des rumeurs circulent : l'avion aurait été aperçu à Terre-Neuve ou survolant Long Island. Le succès du vol de Nungesser et Coli est annoncé à Paris, vers 23 h à l'Aéro-Club de France. Plusieurs journaux français, relaient l'information, mais ni l'Oiseau blanc ni ses pilotes ne seront jamais revus. Dans la nuit, des câblogrammes venant des États-Unis démentent l'arrivée des aviateurs à New York. Les 3 800 litres de carburant embarqués permettant une autonomie de 40 heures, une fois ce délai écoulé, il faut se rendre à l'évidence, l'appareil et son équipage ont disparu.

Immédiatement, les recherches s'organisent pour retrouver l'avion et son équipage, dans la Manche et de l'autre côté de l'Atlantique sans résultat.

Nouvelles recherches depuis les années 1980

Il ne fait plus de doute que Nungesser et Coli ont atteint l'océan Atlantique. En revanche, au-delà des 40° ouest, théoriquement atteints vers 21 h le 8 mai, les aviateurs ont dû faire face à des vents contraires, de faibles températures et probablement des chutes de neige. Pour éviter cette dépression, Coli a probablement dérivé l'avion vers le nord. Ce détour aurait rallongé la route de plusieurs centaines de kilomètres et de plusieurs heures. Selon le plan de vol de François Coli, l'Oiseau blanc aurait dû aborder le continent américain vers 6 h du matin (heure de Paris). Or un faisceau d'une quinzaine de témoignages concordants fait état du passage d'un avion blanc au-dessus du port de Harbour Grace, à 500 km au sud-est de Belle-Isle, vers 9h30 heure locale. S'il s'agit bien de l'Oiseau blanc, Nungesser et Coli auraient donc eu un retard de plus de 8 heures sur leur temps de passage à Terre-Neuve.

L'ancien ministre Roland Nungesser, neveu du pilote, demande aux autorités françaises l'ouverture d'une enquête, de nouveaux éléments déclenchent d'importantes recherches dans une région très isolée de l'État américain du Maine. En juin 1980, le journaliste Gunnar Hansen s'appuie sur le témoignage d'un pêcheur Anson Berry qui aurait entendu un avion en difficulté survoler son camp de Round Lake, à une trentaine de kilomètres au nord de la ville de Machias, vers la fin de l'après-midi du 9 mai. À cause du mauvais temps, Berry n'a pas vu l'avion, mais il a entendu un moteur avoir des ratés, s'arrêter, puis, quelques instants plus tard, le bruit d'un crash.

En 1990, l'écrivain français Charles Garreau publie « Nungesser et Coli : 1ers vainqueurs de l'Atlantique », préfacé par Roland Nungesser. Cet ouvrage est une synthèse des recherches menées jusqu'alors et développe trois hypothèses pouvant expliquer le sort de Nungesser et Coli, mais selon son « intime conviction », l'Oiseau blanc et son équipage reposent près de la baie de Trinity à Terre-Neuve.

En mai 2009, une nouvelle campagne de recherches est lancée à Saint-Pierre-et-Miquelon. Le rapport de Clément-Pascal Meunier contient le témoignage d'un pêcheur saint-pierrais, le matin du 9 mai, au sud-est de Saint-Pierre, il entend le bruit d'un moteur d'avion. Ce bruit est soudainement suivi du fracas d'un objet lourd plongeant dans la mer.

En 2008, **Bernard Decré**, convainc le gouvernement français de la possibilité de retrouver l'Oiseau blanc dans les eaux de Saint-Pierre. Decré s'appuie sur le témoignage d'un matelot de la goélette l'Armistice, partie de Granville, dont les marins auraient aperçu l'Oiseau blanc. La marine nationale française affrète l'un de ses bâtiments, le Fulmar, pour tenter de localiser l'épave de l'appareil de Nungesser et Coli.

Entre le 20 mai et le 10 juin 2009, le Fulmar balaie les fonds marins à l'aide d'un sonar, à la recherche de l'écho de la structure de l'Oiseau blanc, dont le moteur est la partie métallique détectable la plus importante, l'avion étant construit en bois, mais cette 1^{ère} campagne se révèle infructueuse.

Une 2^{ème} campagne de recherche a lieu du 26 mai au 15 juin 2010 sans que l'Oiseau blanc soit retrouvé.

En octobre 2010, Bernard Decré retrouve aux « National Archives » américaines un télégramme d'un Coast-Guard annonçant la découverte, le 17 août 1927, d'une paire d'ailes blanches « pouvant provenir des aviateurs français ».

Depuis, Bernard Decré, avec le soutien du groupe **SAFRAN** et du milliardaire britannique Michael Kadoorie, mène chaque année de nouvelles campagnes de recherche au large de Saint-Pierre-et-Miquelon, sans succès. La disparition de l'Oiseau blanc est parfois appelée « l'Everest des mystères de l'aviation ». TIGHAR considère l'Oiseau blanc comme « l'avion disparu le plus important de l'histoire ».

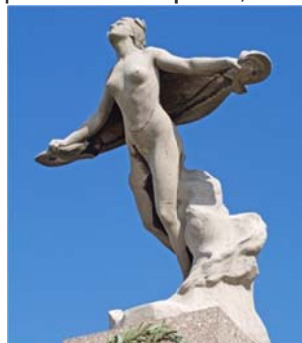
L'accueil enthousiaste réservé à Charles Lindbergh et le fort retentissement de son exploit ont probablement été rehaussés par l'émotion causée par la disparition de Charles Nungesser et François Coli, moins de deux semaines auparavant.

Après son arrivée au Bourget le 21 mai 1927, la première visite de Lindbergh est pour Laure Nungesser, la mère du pilote de l'Oiseau blanc.



Un monument est élevé à la mémoire des aviateurs sur les falaises d'Étretat, où l'Oiseau blanc a été aperçu de France pour la dernière fois. Il est détruit en 1942 par l'armée d'occupation allemande et un nouveau monument, haut de 24 mètres, est bâti à son emplacement en 1963. Non loin se trouve un musée consacré aux deux aviateurs.

En 1929, une statue, célébrant Nungesser et Coli, et Lindbergh, est érigée à l'entrée de l'aéroport du Bourget, d'où les premiers sont partis, et où le second est arrivé.



En 1967, la Poste française émet un timbre de 0,40 F à l'effigie des aviateurs pour commémorer le quarantième anniversaire de leur disparition. Dix ans plus tard, un nouveau timbre est émis pour célébrer les vols de l'Oiseau blanc et du Spirit of St. Louis. Il existe des rues, boulevards ou avenues Nungesser-et-Coli, ou rues Nungesser conduisant à une rue Coli, dans de très nombreuses communes de France.

Le 1^{er} octobre 2011 Arte diffuse le documentaire « Le mystère de l'Oiseau blanc », réalisé par Louis-Pascal Couvelaire. L'Énigme de l'Oiseau blanc de Vincent Gielly, paru en DVD, s'intéresse également au destin mystérieux des deux hommes et de leur appareil.



Maquette de l'Oiseau Blanc au Chalet **SAFRAN** – Bourget 2013

NOUVELLES DES USINES DE BIDOS ET MOLSHEIM

Extraits du Safran News n°3 de Janvier 2014

Nouveau bâtiment « TITANE » à Bidos

Installation d'une chaîne d'usinage et traitements de grandes tiges coulissantes

Deux années de travaux de déménagements, déconstruction ancien bâtiment et construction d'un bâtiment moderne de 5200 m² pour accueillir la production des pièces de grandes tailles en titane. Les équipes dédiées et les outils de fabrication ont pris place mi-2013 dans ce nouveau bâtiment destiné à la fabrication (usinage et procédés) des grandes tiges coulissantes titane des nouveaux programmes d'Airbus et Boeing tels que les A350 XWB et 787 afin de renforcer la position MBD sur la nouvelle génération des avions long-courriers. Cette structure s'inscrit dans une démarche de modernisation de l'outil industriel et permettra de s'adapter aux montées en cadences des nouveaux programmes. De plus permettra d'atteindre l'objectif ambitieux en terme de cycle de fabrication qui passera de 130 jours (en 2011) à 28 jours.

Date historique à Molsheim le 12 Octobre 2013

L'usine marquait les 50 ANS de sa reconversion vers l'aéronautique

C'est le 22 Juillet 1963 que la famille Bugatti adressait une lettre chargée d'émotion au personnel de l'usine de Molsheim pour annoncer la vente de la Société à Hispano-Suiza. L'activité du site s'oriente alors définitivement vers les métiers de l'aéronautique.

Cinquante ans plus tard l'usine atteint, à force d'efforts, de persévérance et de multiples actions de progrès, un haut niveau de performances dans ses métiers :

Production et réparation de roues, de freins, d'équipements de systèmes hydrauliques, rénovation de disques carbone....

Plus de 800 personnes travaillent aujourd'hui sur le site et ont célébré ce cinquantenaire en octobre. Une journée des familles, organisée pour l'occasion, a permis aux salariés de faire découvrir l'usine, et notamment les changements intervenus ces dernières années avec l'implantation de nouvelles machines.

Serge SEVESTRE

Site internet de l'ACAM, bilan 2013

Comme les années précédentes le site ACAM a été mis à jour régulièrement :

- des nouvelles concernant l'aéronautique en général et de Safran en particulier,
- des événements relatifs aux évolutions de notre système de retraite,
- des sorties organisées par l'ACAM,
- des principales informations nous provenant des associations de retraités.
- de nouvelles pages ou des mises à jour de pages concernant l'histoire de Messier.
- des comptes rendus des réunions ACAM (conseils d'administration, assemblée générale).
- des éditions de notre bulletin « l'Atterrissage »

Quelques chiffres pour 2013 :

- 67 mini-flashes
- 60 courriels aux membres (+ 29 messages d'anniversaire)
- 4 Flash-Infos
- 2 bulletins « l'Atterrissage » (n°36 et 37)
- 275 000 visites en 2013 soit une moyenne de 750 visites par jour.

Jean-Claude OSCHE

Association des anciens et des actifs des sociétés MESSIER



Composition du Conseil d'Administration 2014



Pierre WOERNER – Président (8^{ème})



Claire BARATTE
Conseiller site ACAM



Bernard BOUCHEZ
Trésorier



André CREQUET
Trésorier adjoint
Resp. sorties-voyages



Denis de GOUVILLE
Conseiller groupe
Messier- Mutuelle



Elvire GARCIA
Relations groupe
SAFRAN-ACARS



Michel GLEMAREC
Secrétaire général



Odette LEFEBURE
Conseiller
communication



Jean Claude OSCHÉ
Responsable site ACAM



Alain RENAUD
Relations groupe Messier-Mutuelle



Alain RICHARD
Conseiller sorties-loisirs



Serge SEVESTRE
Relations Bidos-Molsheim

Anciens Présidents



1-Marcel LAINE
1985-1986



2-Edgard BITON
1987-1989



3-Jean FAURE
1990-1992



4-Jean GAUMET
1993-1995



5-Pierre DAL SOGLIO
1996-1998



6-Roger LAFONTA
1999-2012



7-Jean-Claude OSCHÉ
2013



Jean GAUMET

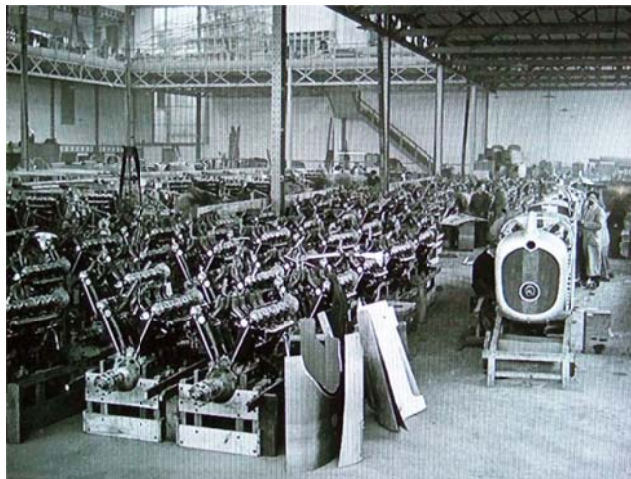


Jacques PAUL

Commissaires aux comptes 2014

Musée des années 30 – Espace Landowski à Boulogne-Billancourt

Cette visite organisée par l'ACAM le 27 Mai, nous a permis de voir à quel point la région sud parisienne était industrielle et notamment tournée vers l'aviation. Les usines Farman y occupaient une place importante dans la ville de Boulogne-Billancourt. De nombreux films d'époque, photographies, maquettes, affiches, retracent cette activité naissante. Les explications de notre guide ont bien mis en valeur ces témoignages, et ont rendu cette visite particulièrement intéressante.



Usines Farman à Boulogne



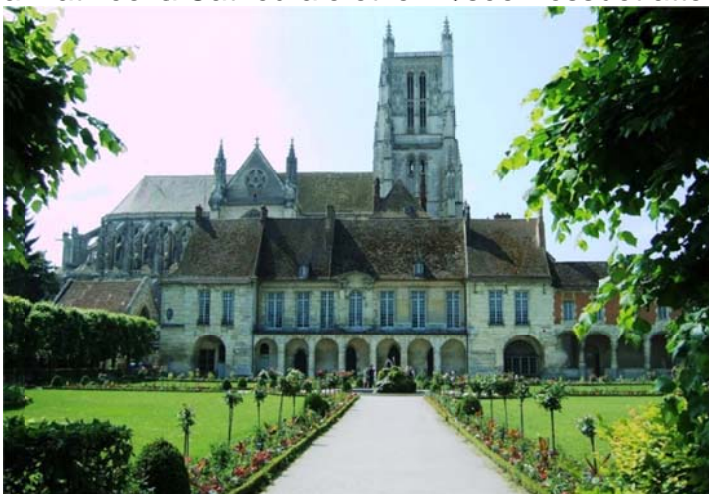
Le REP-1 de Robert Esnault-Pelterie



Une partie des visiteurs

MEAUX et le Musée de la Grande Guerre

L'ACAM ne pouvait pas rater en ce 18 Juin 2014 la visite de ce grand Musée. Nous avons vu dans la matinée la Cathédrale et le Musée Bossuet attenant.



Musée Bossuet et pavillon Bossuet

L'après-midi a été consacré entièrement à la visite guidée du vaste Musée de la Grande-Guerre.



Le Musée



Taxi de la Marne



Blériot XI et SPAD XIII



Camion transport de troupes



Monument commémoratif

IMPORTANT :

Si vous voulez envoyer un courrier à l'ACAM, signaler un changement d'adresse, ne pas l'adresser chez Messier-Bugatti-Dowty où votre lettre risque de se perdre, ou de nous parvenir trop tard,

mais à :

Pierre WOERNER – Président de l'ACAM – 30 av. R. Croland – 92260 FONTENAY AUX ROSES,

Michel Glémarec – Secrétaire de l'ACAM – 2 place d'Allemagne – 91300 MASSY – tél : 01 69 20 83 11