

L'ATTERRISSAGE

N°40 – OCTOBRE 2015

BULLETIN DE  L'ACAM

ASSOCIATION DES ANCIENS ET DES ACTIFS
DES SOCIÉTÉS MESSIER

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

Edito du Président

L'année est déjà bien avancée !

J'espère que vous avez tous passé de bons moments en vacances, avec peut-être vos enfants et petits-enfants, que la canicule ou les intempéries récentes ne vous ont pas trop affectés. Pour certains, l'été s'est terminé avec le très beau et intéressant voyage organisé à Vienne, réussi grâce à ses participants, au programme équilibré et complet et au temps magnifique.

Je voudrais souligner deux points importants concernant l'ACAM.

L'assemblée générale du 10 mars dernier a voté le changement de nom de l'ACAM qui est maintenant l'Association des AnCIENS et des Actifs des sociétés MESSIER. Il ne semblait plus d'actualité de faire une distinction catégorielle des retraités et nous ouvrons aux actifs la possibilité d'adhérer et de participer à des activités et de rencontrer ceux qu'ils ont pu côtoyer auparavant. Ils ne seront peut-être pas très nombreux mais il ne tient qu'à nous de faire connaître l'association plus largement parmi la population active.

L'autre évènement a été l'action menée, après la disparition prématurée de Jean-Paul Béchat, pour donner son nom au site de Vélizy. Son décès a touché beaucoup de monde car il a été l'instigateur de l'installation de Messier à Vélizy et il a eu un rôle majeur dans le développement des sociétés et du groupe Safran.

Une belle cérémonie a eu lieu, avec sa famille, à Vélizy le 29 mai, pour dévoiler la plaque commémorative qui est installée à l'entrée de l'atrium. Dominique Paris, Vincent Mascré, Philippe Petitcolin et l'épouse de Jean-Paul Béchat ont évoqué à travers des discours son parcours de plus de 40 ans dans le groupe, parcours exemplaire d'ingénieur et de grand industriel de l'Aéronautique que je rappelle brièvement.

Sa personnalité était marquée en particulier par son charisme, leadership, anticipation, délégation de confiance, et pragmatisme. Tout en utilisant un langage très direct, il restait très humain et se souvenait de ses collaborateurs.

Il a réussi la modernisation et le développement des sociétés Messier, avec la rationalisation des moyens industriels à Bidos et Molsheim, le succès de la nouvelle technologie carbone pour le freinage, la création d'un réseau d'ateliers de révisions et de réparation dans le monde, et la fusion avec Dowty, qui ont permis par la suite d'arriver à la société Messier-Bugatti-Dowty d'aujourd'hui.

Il a créé les bases du groupe SAFRAN, en démarrant la rationalisation des activités et en mettant en place les fondations d'une culture groupe qui sont bien ancrées maintenant et porteuses d'avenir.

Il ne faut pas omettre de rappeler son rayonnement à travers toute l'industrie Aéronautique comme Président du Gifas.

Je termine cet édit sur un autre sujet plus terre à terre avec une bonne nouvelle. La réunion de la mutuelle début juillet a montré une bonne situation pour les trois régimes, il n'y aura donc pas d'augmentation des cotisations en 2016, il y aura même une légère diminution.

Pierre WOERNER

Visite du nouveau MUSEE MONTMARTRE – 19 Mai 2015

Ce musée complètement rénové et agrandi fin 2014, comprend une multitude de petites salles où sont exposées les œuvres de peintres et dessinateurs qui nous font revivre l'ambiance de la Butte. Notre guide nous a rappelé les illustres artistes qui ont résidé dans ce village de Montmartre, Auguste Renoir, Emile Bernard, Raoul Dufy, Suzanne Valadon et son fils Maurice Utrillo, etc...



L'Hôtel Demarne, l'Atelier reconstitué et les jardins Renoir



Quelques œuvres parmi les centaines exposées



Michel GLEMAREC

Sortie GIVERNY du 9 Juin 2015

Ce mardi, nous étions une vingtaine à rejoindre Giverny (covoiturage) et la chance était avec nous : nous avons un beau soleil qui allait nous permettre de voir le site dans les meilleures conditions.

A l'arrivée, nous avons commencé par admirer une exposition DEGAS, guidée par Mme Ageon qui a su enrichir cette visite en attirant notre attention sur les particularités des tableaux, l'influence des autres peintres sur Degas, l'évolution de la peinture de Degas au fil des années.

Ensuite nous avons repris des forces au restaurant du Musée où nous avons réservé. Un repas très correct, dans un cadre agréable et pour un prix très raisonnable nous a été servi, ce qui nous laissait du temps pour une promenade dans les jardins de Monet.



Les nymphéas et le jardin de Monet

Le soleil était toujours avec nous, le spectacle était magnifique et les photographes n'ont pas « chômé », que ce soit pour le « jardin d'eau », ou pour le « Clos Normand ».

Les plus courageux ont terminé par une visite de la maison de Monet où il reste de nombreux objets de l'époque du peintre.



La Maison de Monet

Ensuite il a fallu penser au retour...avec quelques problèmes de circulation à l'approche de PARIS, mais ils n'ont pas altéré le plaisir procuré par les différentes visites.

André Créquet

SALON DU BOURGET – 15 au 21 Juin 2015

Le salon du Bourget a encore attiré la foule, 351 000 visiteurs, dont 200 000 pendant les 3 jours grand public, venus admirer les démonstrations en vol des A350, A380, A400M, Rafale, Boeing787-9 et de nombreux autres. L'ACAM a pu donner quelques billets d'entrée à ses adhérents, gracieusement offerts par la Direction MBD.



Airbus A350 et Boeing 787-9



Airbus A400M et Airbus A380

Comme d'habitude, le salon est l'occasion pour les avionneurs d'annoncer leurs commandes et intentions d'achat, 124 commandes fermes pour Airbus, et 154 commandes fermes pour Boeing. Le total des annonces de commandes, options et intentions d'achat atteint le total de 130 Md\$, dont 110 Md\$ pour Airbus et Boeing. Un 7^e A400M a été livré à l'Armée de l'Air pendant le salon.



Messier-Bugatti-Dowty sur le stand SAFRAN

L'Etat a confirmé la vocation d'Airbus Safran Launchers (ASL) de prendre le contrôle d'Arianespace. La nouvelle gouvernance de la filière Ariane se met en place, plus de 6 mois après la décision de l'Europe de lancer Ariane 6.

VOYAGE A VIENNE – 8 au 12 Septembre 2015

Vienne a la réputation d'être une très belle ville, et les 20 participants à ce voyage ne démentiront pas, châteaux, églises, monuments, parcs, rues agréables (et très propres, on ne voit ni papiers, ni mégots !) avec de beaux immeubles bien entretenus, de beaux monuments, ont défilé sous nos yeux pendant 5 jours.

Anna, notre guide, s'est parfaitement occupée de nous et ses commentaires, ses rappels historiques, ont rendu les visites très intéressantes. Palais de la Hofburg, Château de Schönbrunn et ses parcs, ou encore l'abbaye cistercienne d'Heiligenkreuz resteront dans les mémoires et il serait bien difficile de donner un ordre de préférence.



Château de Schönbrunn



La Gloriette de Schönbrunn



Palais de Hofburg et Bibliothèque Nationale

On peut signaler toutefois que les repas de midi dans les restaurants étaient plutôt « moyens », mais, nous n'étions pas à Vienne pour sa gastronomie et ceci n'a pas atteint le bon moral du groupe.



Le groupe des 20 au complet

André Créquet

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, ou à

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

Le BUGATTI 100P

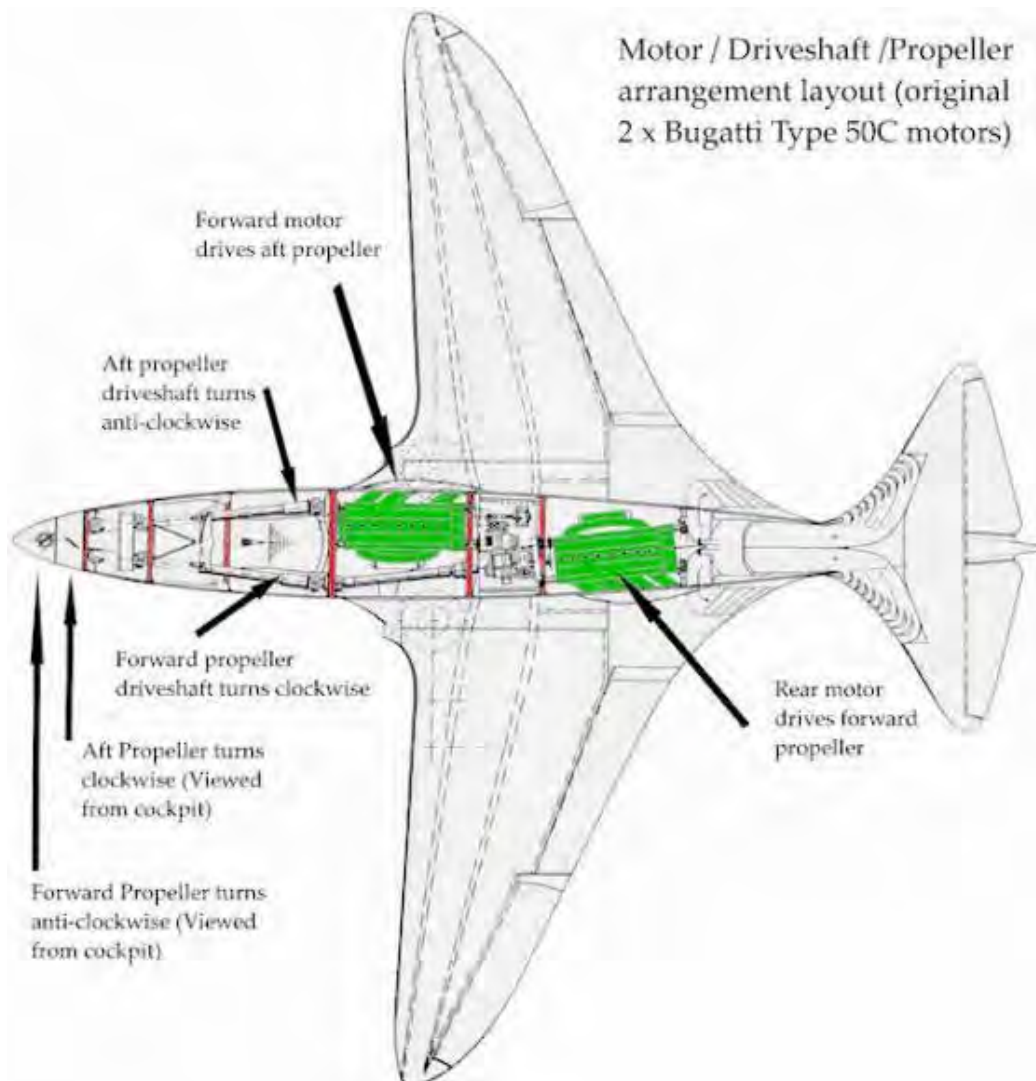
Ettore Bugatti est mondialement connu pour ses voitures rapides et prestigieuses, un peu moins pour ses autorails et les moteurs d'avion. Mais qui connaît son avion 100P en dehors des américains ?

Bugatti s'était intéressé à l'aéronautique et a voulu mettre ses idées originales dans un avion performant en vue de battre des records de vitesse. En 1937 il commence la réalisation ce projet. C'est avec le constructeur aéronautique belge Louis de Monge qu'il développera ce projet. Louis de Monge commença à être connu pendant la guerre de 14-18 quand il conçut et produisit les hélices "Lumière" pour le gouvernement français. Il construisit ensuite quelques avions très innovants. L'avion était pratiquement réalisé en 1940, mais le début de la guerre conduisit Ettore Bugatti à démonter l'avion qui était fabriqué au premier étage d'une menuiserie près de Porte Maillot et à le cacher au château d'Ermenonville qu'il avait acheté en 1938. Il n'a donc jamais été mis au point et n'a pas volé car après la guerre, Bugatti a abandonné le projet, probablement éprouvé par le décès accidentel de son fils Jean en aout 1939 mais aussi parce que les performances des avions s'étaient améliorées pendant la guerre.

On se souvient aussi qu'Ettore Bugatti est décédé à 66 ans d'une pneumonie en août 1947 donc juste après la guerre

Pour atteindre son objectif de performance, cet avion était une conception novatrice et très avancée pour l'époque. Il devait atteindre une vitesse de plus de 600 km/h avec une masse au décollage de l'ordre de 1500kg. Il avait une voilure à flèche très légèrement inversée, deux moteurs de 450CV installés derrière le cockpit, entraînant deux hélices bipales contrarotatives RATIER par l'intermédiaire de deux arbres de transmissions passant de part et d'autre du pilote. Ces moteurs étaient issus de la compétition automobile, 8 cylindres en ligne de 4,7 litres de cylindrée, turbocompressés et allégés par l'utilisation de magnésium.

Plusieurs systèmes très innovants ont été utilisés dans ce projet et pour lesquels, Bugatti avait pris des brevets.



Il y avait en particulier un système très original de volets en deux parties se braquant l'une vers le haut et l'autre vers le bas suivant les phases du vol. Ils étaient commandés automatiquement par un système complexe de vérins pneumatiques et de bielles en fonction de la vitesse de l'avion (pression dynamique) et de la position de la manette des gaz (pression d'admission). Le train d'atterrissage, rétractable, sortait automatiquement en phase d'atterrissage. La construction de la cellule et de la voilure faisait appel à un sandwich de balsa recouvert de bois dur.

Après avoir été retrouvé dans une grange du domaine du château d'Ermenonville, l'avion a été acheté par Ray Jones, un restaurateur de voitures américain de Detroit. Son intention n'était pas de restaurer l'avion mais simplement de prélever les moteurs pour des projets de restauration de voitures Bugatti. Néanmoins, tous les éléments de l'avion ont été alors expédiés aux Etats-Unis.

En 1970, l'avion sans ses moteurs a été acheté par le Dr Peter Williamson (Connecticut) dans le but de le restaurer. Sa restauration partielle a été arrêtée en 1979. Par la suite, il a été remis au musée de l'US Air Force de Dayton (Ohio) qui n'a pas été très intéressé, du fait que l'avion n'était pas un avion militaire et qu'il n'avait jamais volé"

Finalement, en 1996, le Dr Williamson l'a remis au musée de l'EAA (Experimental Aircraft Association) d'Oshkosh (Wisconsin) qui l'a complètement restauré dans l'année, et peint du bleu Bugatti.

Il a été exposé au public en 1996, en cours de restauration dans l'atelier du musée, et à partir de 1997 suspendu au-dessus du hall d'entrée du musée. Tous les ans, une grande partie des 500 000 participants au rassemblement annuel "EAA Air Venture" d'Oshkosh sont passés dessous et se sont intéressés à l'historique de cet avion, très bien expliqué sur deux pupitres placés à proximité. Ce sont donc plusieurs millions d'américains qui connaissent aujourd'hui le Bugatti 100P !

En 2010 il a été déplacé au rez-de-chaussée du musée, toujours en bonne place, près du "Spirit of St Louis" de Lindbergh.



Le Bugatti 100 P au Musée d'Oshkosh

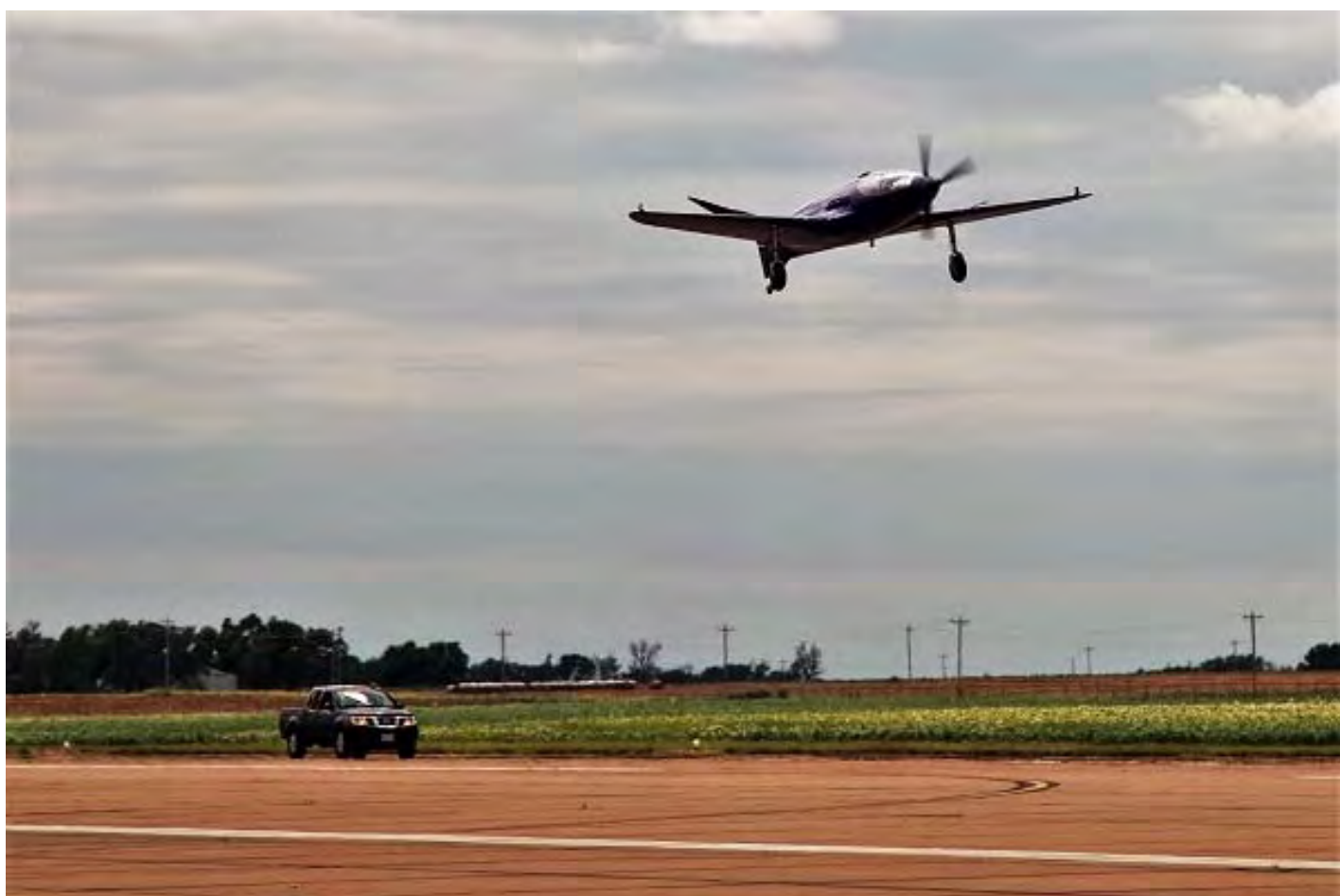


La réplique du Bugatti 100 P

En 2009 deux américains, Scotty Wilson et Gregg Carlson de Tulsa (Oklahoma), se lancent dans la construction d'une réplique à taille réelle (7,5 m de long pour 8,20 m d'envergure). Ils investissent 1 million de dollars, trouvent des sponsors. Les plans originaux sont suivis à la lettre à l'exception de deux éléments. Le tableau de bord a été modernisé et les moteurs, difficilement reproductibles, sont remplacés par des Suzuki moins puissants (200 CV pour une vitesse de 320 km/h).

Après des années de travaux dans un hangar américain, l'avion a pris les airs ce 19 août. Aux commandes, Scotty Wilson qui tient le rôle de pilote d'essai :

"Nous voulions nous limiter à un court saut de puce pour vérifier la puissance requise et vérifier la réactivité des commandes. Tout s'est bien passé, je suis monté à 100 pieds et atteint une vitesse de 110 nœuds. Pour l'atterrissage il restait beaucoup de longueur de piste, mais l'avion flottait plus que prévu dans l'effet de sol. Lors du freinage j'ai perdu le frein droit et l'avion a quitté la piste par la gauche à faible vitesse. En raison de fortes pluies de la veille, le sol était mou et l'avion a basculé sur le nez, endommageant les deux hélices et la casserole"



Les endommagements sont mineurs et l'avion devrait pouvoir reprendre ses vols prochainement. Après sa renaissance américaine, l'avion pourrait être présenté en France à Molsheim.

Pierre WOERNER