

L'ATTERRISSAGE

N°30 – JANVIER 2010

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

Souvenez-vous comme l'année 2009 avait mal commencé. La crise battait son plein. Le dollar baissait, le PIB diminuait, la Bourse chutait, l'immobilier plongeait, seul le chômage explosait. On ne donnait pas cher de la solidité des banques, au point que certains rachetaient de vieilles lessiveuses pour y entreposer l'argent qu'ils préféreraient retirer de leur livret A qui ne rapportait plus rien. Des murs des lamentations s'érigeaient partout et chacun avait le moral en berne. Si ce n'était la fin du monde, c'était pour le moins la fin du capitalisme à l'Alan Greenspan.

Et puis, les beaux jours sont revenus. La Bourse a repris des couleurs arc-en-ciel et regagné plus de 50 % depuis son plus bas, atteint en mars. Les bonnes nouvelles ont fleuri. Ce qu'on n'attendait plus est arrivé. La mutuelle SAFRAN a vu le jour. Air France a reçu son premier A380 et l'A400M a fait son premier vol ainsi que le Boeing 787. SAFRAN a livré son vingt millièmes CFM-56 et les Chinois ont annoncé que leur moyen courrier en serait équipé. Messier-Dowty en a profité pour fournir son millièmes train d'atterrissage A330/A340. On le voit, l'aéronautique redécolle.

Même à l'UFR (Union Française des Retraités) on bombe le torse. Son président, François Bellanger, a été élu à la tête de la CFR (Confédération Française des Retraités) et déclare, à qui veut l'entendre, que la CFR commence à être connue, qu'elle est reçue par les conseillers des ministres qui ont nos affaires en charge et même par les conseillers du Premier Ministre. Des membres de la CFR assistent aux commissions de travail du COR (Conseil d'Orientation des Retraites). La prochaine étape sera une place à plein temps au COR et au CES (Conseil Économique et Social).

On n'allait pas fêter le centenaire de la première traversée de la Manche par Louis Blériot et celui de la création de la première école de pilotage fondée par Wilbur Wright, sans se réveiller et booster les mécaniques. Et tant pis si les Verts ne voient que le CO² qui sort de nos moteurs. Qu'ils s'éclaircissent à la bougie pour compenser ! On peut naturellement regretter que Copenhague ait accouché d'une petite souris grise mais avant que nos jets atteignent Mach 2 avec l'énergie solaire, plusieurs A320 se seront posés sur l'Hudson.

Il faut donc toujours espoir garder. Pour moi c'est toute l'aéronautique qui va se réveiller en 2010 et je vois déjà les bénéficiaires du groupe Messier d'abord, puis ceux du groupe SAFRAN faire florès pour le plus grand bonheur des actionnaires. Je vous le dis : 2010 sera l'année de tous les bonheurs. Je vous souhaite à tous d'en profiter et d'en tirer le meilleur pour vous et votre famille. Bonne année et très bonne santé à tous.

Roger LAFONTA

PREMIER VOL DE L'AIRBUS A400M LE 11/12/2009

L'avion de transport militaire Airbus A400M a effectué avec succès son premier vol le vendredi 11 décembre à Séville. Il a atterri à 14h02 (13h02 GMT) sur le site d'Airbus à Séville d'où il avait décollé 3h45min auparavant.



Plusieurs centaines de personnes, journalistes, personnels d'Airbus, responsables politiques et militaires, ainsi que le roi d'Espagne Juan Carlos, étaient présents pour assister à l'atterrissage du futur avion de transport des armées européennes l'A400M appelé aussi le « Grizzly ».

Ce premier vol d'essai, effectué avec près d'un an et demi de retard sur le calendrier initial, a été réalisé par un équipage européen composé de deux pilotes, le commandant Edward Strongman, un britannique ancien pilote de la RAF, et d'un espagnol Ignacio Lombo, et de quatre ingénieurs navigants français. L'avion était équipé pour l'occasion de quinze tonnes d'instruments d'essai en vol. Ses performances ont été surveillées en temps réel par des équipes d'ingénieurs à Séville et Toulouse.

L'équipage a notamment vérifié le fonctionnement des moteurs et effectué des évaluations des systèmes de bord. Ce premier vol est une étape importante pour ce programme marqué par d'importants retards liés aux difficultés de développement de l'avion.

Les quatre moteurs TP400, produits par EPI (Consortium EuroProp International dont fait partie SNECMA), ont propulsé avec succès l'avion de transport militaire Airbus A400M lors de ce premier vol. Avec ses 11 000 chevaux, le moteur triple-corps TP400 est le turbopropulseur le plus puissant jamais construit dans le monde occidental !

Commentant ce premier vol de l'A400M, Nick Durham, directeur général d'EPI, a déclaré : " Le TP400 a déjà accumulé plus de cinquante heures de vol. EPI et ses sociétés mères, sont très fiers de voir ce moteur propulser l'A400M en vol pour la première fois. Les données recueillies dans le cadre de notre programme d'essais nous ont apporté une réelle confiance dans les performances de ce moteur. Nous sommes impatients de pouvoir les démontrer lors du programme d'essais en vol."

Plus de trois mille cinq cents heures de tests ont été réalisées sur ce moteur dans six sites d'essais en Europe, ainsi que sur le FTB (banc volant) d'Airbus Military. EPI a également livré quatorze moteurs TP400 à la ligne d'assemblage final de Séville dans le cadre du programme d'essais en vol de l'A400M.

L'A400M et Safran

Messier-Dowty réalise le train d'atterrissage de l'A400M (atterrisseurs avant et principaux, système de relevage et de descente des atterrisseurs et des portes, système d'abaissement et système d'orientation) et **Messier-Bugatti** réalise les roues et freins, tous les deux en source unique.



Atterrisseur principal de 3 jambes Messier-Dowty au Bourget 2007

Messier-Dowty a créé, à Vélizy, un banc d'essais dédié aux systèmes d'atterrissage de l'A400M. Ce banc réalise des essais de fonctionnement et d'endurance des systèmes d'abaissement (baraquage), de descente-relevage et d'orientation. Les systèmes hydrauliques, avioniques et électriques de l'A400M y sont installés. Le banc est exploité en collaboration avec les autres centres de Gloucester (GB) et de Toronto (Canada), ainsi qu'avec les centres d'essai du CEAT à Toulouse et avec Messier-Bugatti.

L'A400M est motorisé par le TP400-D6, proposé par les motoristes européens ITP, MTU Aero Engines, Rolls-Royce et **Snecma**. Les quatre turbopropulseurs entraînent des hélices en matériaux composites Ratier à huit pales (ce qui n'est pas courant).

Hispano-Suiza, **Techspace Aero** et **Microturbo** réalisent divers systèmes et équipements des turbopropulseurs.

(Plus d'informations sur le site internet de l'ACAM (www.acam.asso.fr) : photos couleurs, vidéos, etc. ...)

PREMIER VOL DU BOEING 787-8 LE 15/12/2009

Ce premier vol du long-courrier Boeing 787-8 "Dreamliner" a été effectué avec plus de deux ans de retard sur le calendrier initialement prévu. Le biréacteur a décollé vers 10h30 locales de l'aérodrome d'Everett, dans l'Etat de Washington. Ce vol de trois heures, a permis aux deux pilotes d'effectuer une batterie de tests techniques. Le Boeing 787-8 a atterri vers 13h30 locales, soit environ une heure plus tôt que prévu, en raison de fortes pluies sur Seattle.

Safran l'un des principaux partenaires européens à bord du Boeing 787, participe de manière significative à ce programme : **Snecma** dans les domaines de la motorisation, **Messier-Dowty** et **Messier-Bugatti** pour les systèmes d'atterrissage, **Labinal** pour les câblages, **Sagem** et **Hispano-Suiza** pour l'électronique embarquée. Participant à hauteur de 8% à la motorisation du biréacteur, **Snecma** fournit les aubes de soufflante, le booster et le calculateur de régulation électronique **Fadec** du moteur **GENx** (General Electric). **Safran** a apporté de nombreuses innovations technologiques à cet avion au fuselage entièrement en composites. Ainsi, **Messier-Dowty** a conçu, pour le Dreamliner exclusivement, des trains d'atterrissage (principaux et avant), dotés d'avancées technologiques importantes, telles que les contrefiches d'atterrisseurs en matériaux composites, une première mondiale. Autre saut technologique : la mise en service du frein électrique, une technologie signée **Messier-Bugatti**. Adapté à l'avion le plus électrique du marché, ce type de frein présente des avantages de gain de masse, de robustesse et d'économie.

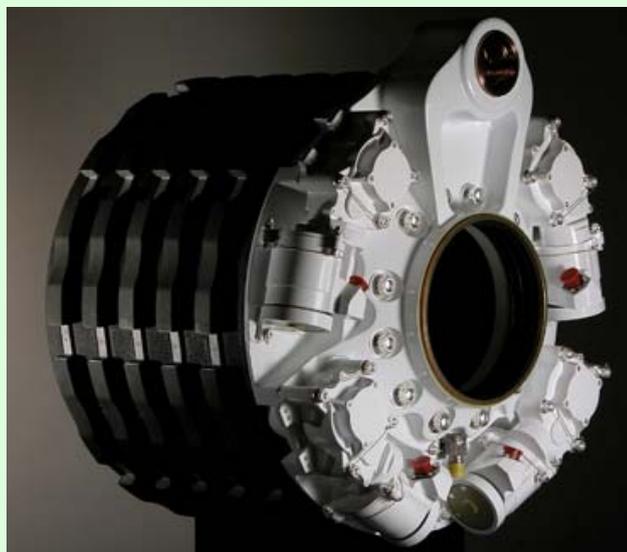
Jean-Claude OSCHÉ



Le Boeing 787-8 « Dreamliner » à l'atterrissage à Seattle



Atterrisseurs avant et principal Messier-Dowty du Boeing 787-8



Frein carbone à commande électrique Messier-Bugatti du Boeing 787-8

SORTIE DU 19 NOVEMBRE 2009

Nous n'étions qu'un petit groupe de quatorze, mais très motivés, pour cette sortie d'automne. Nous inaugurons les joies du covoiturage en nous donnant rendez-vous à la gare RER du Bourget et nous avons poursuivi notre périple à bord de seulement trois voitures.

Nous avons commencé par la visite du Musée de l'Air. Nous avons alors traversé les siècles passant du Ballon de Pilatre de Rozier au Concorde.

Nous avons vu (ou revu mais toujours avec plaisir) l'Eole de Clément Ader, le Voisin de Farman, le Blériot XI qui fut le premier à traverser la Manche le 27 juillet 1909 avec son constructeur aux commandes. Plus près de nous dans le temps, ce sont le Spitfire, le Thunderbolt ou encore le Mystère IV qui ont fait notre admiration. Puis nous avons pu voir les diverses fusées françaises et européennes : Diamant, Europa et Ariane, ainsi que de nombreux satellites, dont le fameux Spoutnik dont la seule raison était d'envoyer des « Bip-Bip » autour de la Terre. La visite a été animée par un guide qui nous a rappelé les difficultés des débuts de l'Aviation puis ses progrès fulgurants en un peu plus d'un siècle et dont nous profitons maintenant.

Nous sommes entrés dans le grand hall où deux « Concorde », un français et un Anglais, se font face. Ces grands voyages nous ayant attisé l'appétit, nous nous sommes retrouvés au restaurant « l'Hélice », récemment ouvert et situé près des pistes, pour un repas pris dans une ambiance sympathique.

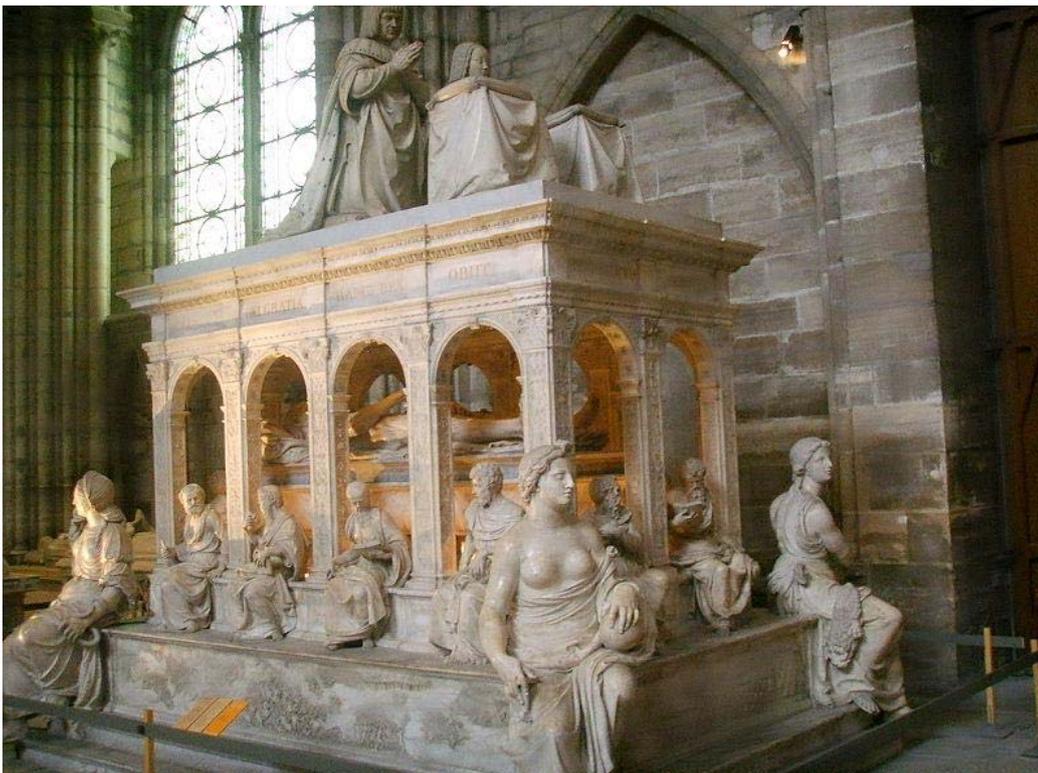
Ensuite, direction Saint-Denis où une Conférencière nous attendait pour une visite de la Basilique, visite qu'elle a su rendre particulièrement intéressante. Des thèmes variés ont été abordés : art gothique, histoire de France, sculpture, vitraux,... sans jamais être ennuyeux.

Ce cadre grandiose a été pendant plusieurs siècles la nécropole privilégiée des rois et des reines de France depuis Dagobert (638), et parfois de personnages importants, tel Du Guesclin. Mais la Révolution a vidé toutes les tombes. Il n'en reste que les nombreux « gisants », magnifiquement sculptés, qui recouvraient les tombeaux et nous donnent une représentation de ces couples royaux. Seuls, Louis XVI et Marie Antoinette, dont les corps furent ramenés ultérieurement, et Louis XVIII (1824) sont enterrés dans la Basilique. Le cœur de Louis XVII y est aussi conservé.

Avant de nous séparer nous avons noté que la Basilique était en réfection pour « quelques » années, et, qu'au printemps, on y donne de très beaux concerts. Avis aux amateurs !

Pour terminer nous remercierons nos « Chauffeurs » qui ont aimablement attendu à la gare du Bourget et véhiculé au cours de la journée, leurs collègues « piétons ».

André CRÉQUET



Tombeau de Louis XII et d'Anne de Bretagne

L'ACAM AU SEIN DE LA CONFÉDÉRATION FRANÇAISE DES RETRAITÉS.

L'Association des Anciens Cadres et Assimilés des Sociétés MESSIER (ACAM) adhère à la Fédération « Union Française des Retraités (UFR) », laquelle adhère à la « Confédération Française des Retraités (CFR)».

Gérées par des bénévoles, ces organisations ont une action au niveau national. Leur premier objectif est le maintien et le renforcement de la retraite par « REPARTITION », et non par capitalisation.

Leurs actions concernent non seulement la défense des retraités, mais aussi et pour une part importante, la recherche de solutions pour l'avenir des retraites ; autrement dit, elles prennent en compte la situation actuelle et future des « actifs » qui pour le moment ne pensent pas, nécessairement, à leur situation de « futurs retraités ».

L'UFR agit aussi au niveau local (régional et départemental). Certains de ses membres participent à la gestion des « Comités Départementaux des Personnes Agées (CODERPA) » et permettent ainsi de porter le message des retraités actuels et futurs.

Pour permettre un développement et une représentativité plus efficace, L'UFR s'est associée à une autre fédération de retraités le « Fédération Nationale des Associations de Retraités (FNAR) ». Les moyens financiers très modestes de ces fédérations ont mené les bénévoles à choisir une gestion efficace, en regroupant les moyens et les locaux. Cette gestion est menée par un organisme « PART'AGES ».

Ainsi lorsque vous découvrez dans les documents de l'ACAM et sur le site internet « acam.asso.fr », ces sigles UFR, FNAR, PART'AGES et CFR vous pouvez mieux appréhender la place de l'ACAM dans chacune de ces organisations; leurs sites sont tous répertoriés dans celui de l'ACAM.

La CFR représente environ deux millions de retraités au niveau national ; elle est composée de quatre fédérations :

- L'UFR (déjà citée),
- La FNAR (déjà citée),
- La CNR (Confédération Nationale des Retraités),
- Les Aînés Ruraux.

Elle fait partie d'un organisme européen, « AGE », représentant vingt millions de retraités en Europe.

Les actions menées par la CFR, sont destinées à faire remonter les besoins et les remarques des retraités au niveau des Cabinets Ministériels et de la Présidence de la République, et au travers d'AGE dans les instances européennes (Assemblée et Commission).

Le point important à noter, est, le vote par le Parlement de Strasbourg d'une loi instaurant pour l'Europe, un système de retraite basé sur « la REPARTITION », à une très forte majorité.

Pour la France, des exemples récents d'actions menées :

- Désapprobation en 2008 de l'échec sur le devenir des retraites, la CFR a protesté vigoureusement auprès des représentants du Gouvernement et de la Présidence, nous étions isolés dans cette démarche, et cependant en 2009 le Président a repris notre demande de voir aboutir en 2010 cette très importante réforme,
- Encore une situation où la CFR est isolée, la majoration des huit trimestres par enfant pour les femmes ; nous avons proposé, quatre trimestres affectées à la mère et quatre trimestres à partager par moitié entre les conjoints, seulement si les deux sont d'accord, sinon tout revient à la femme → solution retenue et mise en place.
- Enfin nous venons d'apprendre que nous allons être consultés pour la reprise des négociations 2010 sur l'avenir des retraites par la Commission de l'Assemblée Nationale.

Pour agir la CFR a en place, localement, des intervenants qui agissent auprès de leurs députés ; ces derniers, pour un nombre important et de toutes représentativités, acceptent non seulement de nous entendre, mais aussi de faire parvenir au Palais Bourbon, les sollicitations qu'ils reçoivent.

Par leurs parutions, « Courrier des Retraités » et les différents sites « internet », vous êtes informés de la situation en cours des démarches entreprises.

L'UFR compte deux administrateurs venant du groupe SAFRAN : André MARGOT (ACARS) et Michel VIDEAU (ACAM). De plus Gérard FOUILLOUX (ACARS) est chargé, par la CFR, de faire du lobbying auprès des instances européennes à Bruxelles.

Michel VIDEAU

LE SITE INTERNET DE L'ACAM

Le site internet de l'ACAM continue d'évoluer et est de plus en plus fréquenté (15 000 visites par mois depuis octobre 2009 contre 9 000 l'année précédente). Le détail des statistiques de fréquentation est accessible via le Mini-Flash n° 316 sur le site internet.

Depuis début 2010 un Flux RSS ACAM a été créé, il reprend les Mini-Flashs du site ACAM. L'adresse de ce flux est : <http://www.acam.asso.fr/acam.xml>.

Il sera mis à jour au fur et à mesure de la parution de nouveaux Mini-Flashs.

Jean-Claude OSCHÉ

REMUE MÉNINGES : L'ÉNIGME D'EINSTEIN

Les données :

1. Il y a cinq maisons de 5 couleurs différentes.
2. Dans chaque maison vit une personne de nationalité différente.
3. Chacun des 5 propriétaires boit un certain type de boisson, fume un certain type de cigarettes et garde un certain animal domestique.

La question :

Qui a le poisson?

Quelques indices :

1. L'Anglais vit dans une maison rouge.
2. Le Suédois a des chiens comme animaux domestiques.
3. Le Danois boit du thé.
4. La maison verte est à gauche de la maison blanche.
5. Le propriétaire de la maison verte boit du café.
6. La personne qui fume des Pall Mall a des oiseaux.
7. Le propriétaire de la maison jaune fume des Dunhill.
8. La personne qui vit dans la maison du centre boit du lait.
9. Le Norvégien habite la première maison.
10. L'homme qui fume les Blend vit à côté de celui qui a des chats.
11. L'homme qui a un cheval est le voisin de celui qui fume des Dunhill.
12. Le propriétaire qui fume des Blue Master boit de la bière.
13. L'Allemand fume des Prince.
14. Le Norvégien vit juste à côté de la maison bleue.
15. L'homme qui fume des Blend a un voisin qui boit de l'eau.

Cette énigme a été posée par Albert Einstein au début du siècle dernier. Selon lui 98% des gens sont incapables de la résoudre. Faites-vous partie des 2% qui en sont capables ?
Bon courage !

