

N°20 OCTOBRE 2000

mach



ASSOCIATION DES PROFESSIONNELS DE CONCORDE ET DU SUPERSONIQUE



LISTE des COMMISSIONS

Commission des statuts
P.L BREIL-H.RANTY-L.FAVIEZ

Commission des activités culturelles
R.DUGUET-G.AUPETIT
M.FOURNIER-M.RETIF-A.BARBAROUX

Commission technique
R.MACHAVOINE-H-PROTIN

Commission des communications
Et des relations extérieures
A.MOYAL-M.TAILLANDIER
N.MENEVEUX-M.FOURNIER

Commission informatique
J.P.LE MOEL-L.FAVIEZ
C.POULAIN IG.BARBAROUX

CHARGES DE MISSION

Suivi technique CONCORDE
H.PROTIN

Suivi opérationnelle CONCORDE
R.BERAL

L'avenir du supersonique
R.MACHAVOINE ■ H.PERRIER

L'histoire de CONCORDE
J.P.LE MOEL

Objets publicitaires
R.DUGUET-G.BARBAROUX

➤ **OBJET** : Grouper en une étroite solidarité tous ceux qui appartiennent ou ont appartenu, par leur profession, à la mise en service et à l'exploitation de CONCORDE, et participé au développement de l'aviation supersonique.

✍ DEMANDE D'ADHESION



NOM et PRENOM :

DATE et LIEU de NAISSANCE :

ADRESSE PERSONNELE :

TELEPHONE :

ADRESSE PROFESSIONNELLE :

TELEPHONE:.....

DATE D'ENTREE : à AIR-FRANCE:.....
 à L'AEROSPATIALE:.....
 au C.E.V.:.....
 à LA SNECMA:.....
 dans une INDUSTRIE AERONAUTIQUE:.....

DATE D'AFFECTATION : sur CONCORDE:.....
 sur SUPERSONIQUE:.....

FONCTION:.....

DATE DE FIN D'AFFECTATION:.....

DATE DE LA RETRAITE:.....

DERNIERE FONCTION:.....

➔ Je déclare adhérer à 1^{er} A.P.CO.S.
ASSOCIATION DES PROFESSIONNELS DE CONCORDE ET DU SUPERSONIQUE

Date et signature

Je joins à mon adhésion :

❶ Le montant de la cotisation 150 F (chèque bancaire ou postal) à l'ordre de l'A.P.CO.S. et à l'adresse de : Mr Gilbert BARBAROUX
25/27 Bd ARAGO
75013 PARIS
☎ 01 45 35 55 47

❷ Deux photos d'identité

L e S o u r i r e

Un sourire ne coûte rien et produit beaucoup

Il enrichit ceux qui le reçoivent

Sans appauvrir ceux qui le donnent

Il ne dure qu'un instant

Mais son souvenir est parfois éternel

Personne n'est jamais assez riche pour s'en passer

Personne n'est assez pauvre pour ne pas le mériter

Il crée le bonheur au foyer, soutient les affaires

Il est le signe sensible de l'amitié

Un sourire donne du repos à l'être fatigué

Rend du courage aux plus découragés

Il ne peut ni s'acheter, ni se prêter, ni se voler

Car c'est une chose qui n'a de valeur

Qu'à partir du moment où il se donne

Et si quelquefois vous rencontrez une personne

Qui se sait plus avoir le sourire

Soyez généreux, donnez-lui le vôtre

Car nul n'a autant besoin d'un sourire

Que celui qui ne peut en donner aux autres.

** * * * **

Ainsi tous les Concorde se seront refaits une "nouvelle jeunesse" dans les quatre dernières années.

En dehors de la ligne régulière CDG-JFK et retour, ce sont de nombreux vols à la demande qui sont effectués. Cela va de la simple boucle subsonique, à la boucle supersonique, aux vols spéciaux avec séjours courts à destination telle que Marrakech, Rio, JFK, Rovaniemi (Finlande), Tozeur(Tunisie) etc.....Et bien sûr les habituels Tour du Monde avec des variantes. Six sont programmés pour cette année 2000 !

Un tour d'Amérique du Sud s'est déroulé suivant le cheminement suivant : CDG-Cayenne-Rio-Iguaçu-B.Aires-Usuhaya-Santiago-Iles de Pâques-Lima-Costa Rica-CDG.

L'activité de notre Bel Oiseau blanc semble bien soutenue...

La Famille Concorde en deuil :

L'article ci-dessus a été préparé en Juin .

Depuis cette date, la catastrophe du 25 Juillet nous a tous profondément bouleversé.

Un enchaînement d'événements extraordinaires, pour l'instant inexplicables, ont conduit au crash de l'avion F-BTSC.

Les Concorde d'Air France ont été immédiatement arrêtés de vol. Puis le 16 Août les autorités françaises et anglaises ont retiré, temporairement, le Certificat de Navigabilité à toute la flotte Concorde.

Un Rapport Préliminaire (très complet et très intéressant) avec différentes annexes a été diffusé le 31 Août sur Internet par le site du Bureau d'enquête accident(www.bea-org.fr).D'autre part sur le site de Yahoo, vous avez accès à un suivi complet des différentes informations fournies par le BEA ,ainsi qu'aux articles de presse.

Un laissez-passer va permettre, le 21 septembre, de rapatrier l'avion F-BVFC actuellement bloqué à JFK .

Plusieurs collègues, actifs ou retraités, sont intégrés dans diverses commissions d'enquête. Espérons qu'ils pourront mettre en évidence les enchaînements, avec leurs explications, qui ont abouti à cette tragédie.

Nous souhaitons tous, évidemment, que notre Bel Oiseau blanc retrouve la voie des cieux.

Les qualifications en cours sont bien évidemment stoppées. Toutefois des séances de maintien des compétences, avec simulateur sont programmées pour les équipages .

Roissy le, 13 Septembre 2000.

Hubert Michaut

Prochainement l'Apcos aura, sur l'installation informatique de Gilbert Barbaroux , sa propre Boîte aux lettres électronique. Celle-ci aura une adresse e-mail. Dès sa mise en place nous la ferons connaître, en priorité, à tous ceux qui ont déjà une adresse de ce type .

Pour cela , faites la connaître à Gilbert, par écrit, par téléphone ou par e.mail :

Gilbert Barbaroux

25/27 bd Arago

75013Paris

Tél : 01 45 35 55

E.mail : gilbert.barbaroux@wanadoo.fr .

Merci

Un nouveau moyen de communication facile, simple et efficace, sera ainsi en place à l'**Apcos**.

La Vie du secteur Concorde :

1. Mouvements du personnel

Les derniers départs en retraite ont été les suivants :

Yves Péresse	CDB	Fin Décembre 1999
Jean Jarrousse	OMN	Fin Février 2000
Bernard Ménoret	OMN	Fin Avril 2000
Guy Pellerin	OMN	Idem

Nous les saluons et leur souhaitons, une longue et heureuse retraite.

Egalement "nos jeunes co-pilotes" ont décidé d'aller voir d'autres engins volants, à l'occasion de leur qualification CBD.

Bernard Bachelet	Mai 2000	A340
Paul André Descamps	Idem	
Eric Célérier	Juillet 2000	B777
Jean Michel Peloffy	Octobre 2000	A340
Bernard Dépouez	Idem	

Bon courage et bonne réussite à tous.

Les uns partent ,d'autres arrivent....

Le QE33 à vu l'arrivée de :

Eric Tonneau	OPL
Pierre Le Berre	OMN
Daniel Casari	OMN

Tous trois ont été mis en ligne en mai dernier.

Le QE 34 a démarré le 9 mai. Il a la particularité d'accueillir la première fille en équipage technique sur Concorde, à Air France. Il s'agit de Béatrice Vialle OPL.

Les autres sont :

Jean Louis Chatelain	CBD
Philippe Neutre	OPL
Patrick Delangle	OPL
Daniel Vasseur	OMN
J.Pierre Desserpri	OMN

Bienvenue et bonne qualif.

Les prochains départs en retraite seront ceux de :

Jean Lombart	CMN	Fin Septembre
Guy Clément	OMN	Fin Novembre

Notre ami Jean sera remplacé au poste de Responsable OMN par Roger Béral du QE 28 (1997)

2. Activité de la flotte

Actuellement 5 avions sont en service. Le F-BTSD termine sa grande visite au mois d'Août.

Le F-BVFF prendra sa place.

TIME'S FLIGHT



In the early days of aviation, who would have imagined ringing in the year 2000 three times in three different places?

le point aux étoiles... une valeur sûre ! C'est là que la montre et le temps exact revêtent toute leur importance. Une seconde d'erreur, et c'est plus de dix kilomètres d'imprécision supplémentaire !

Pour nous, pilotes, mécaniciens, agents d'escalaes, personnel de cabine, le temps est un souci permanent. Partir et, surtout, arriver à l'heure, pour nos passagers – dont un sur deux est en correspondance – devient, avec l'encombrement de l'espace aérien, un véritable casse-tête où chaque seconde doit être traquée, car les retards peuvent en provoquer d'autres (emplacements de parkings, disponibilités de machines).

Cher passager et compagnon de vol, si nous avons la chance un jour de voler ensemble sur une route polaire, regardez bien par le hublot, de préférence du côté gauche si vous allez vers l'est, peut-être verrez-vous le soleil se coucher dans un rouge flamboyant sur la Sibérie blanche et se lever aussitôt, juste après que vous aurez admiré le rayon vert sur l'horizon pastel. Je me ferai alors un plaisir de vous expliquer que la navigation aux étoiles est plus que jamais d'actualité, que notre référence se fait dans l'espace, notamment par les satellites héliosynchrones, ou géostationnaires. Avec un peu de chance, vous bénéficierez d'un spectacle inoubliable : celui des aurores boréales, fréquentes à ces latitudes.

Vous êtes dans un nouveau monde : votre montre n'arrive plus à suivre les méridiens et la boussole perd la tête. Et bien que le temps se compte désormais en nanosecondes, il peut encore se transformer quelquefois en instants magiques. Si le temps alors suspend son vol un moment, nous n'arrêterons le nôtre qu'à la check-list «après atterrissage» en confirmant «chrono arrêté».

G. F.

The telephone jolts me awake. Hello Mr. Feldzer. This is your wake-up call. It's exactly 11 o'clock. Have a good evening." I glance at my watch: It's Sunday at 8 am! I open the curtains and see a kind of gleam. Is it 11 in the morning or 11 at night? It's true we're in Anchorage, where the nights are white in summer. I call the reception desk. What day is it? Saturday night at 11 o'clock. I left yesterday—Saturday—from Tokyo at 11 pm, we flew for about nine hours, spent one hour in the airport, I slept barely 2 hours, then ate with friends of the crew. And it is still Saturday at 11 pm!

We may not be able to go back in time, but we can still catch up with it. This is the beauty of the Concorde: Better than any subsonic aircraft, it flies faster than the sun moves and we arrive before we've left. Watch the most recent eclipse for 8 minutes instead of merely 2, and see the shadow scuttle across the earth at over 2,800 kilometers per hour. Or ring in the year 2000 three times in three different places.

In the early days of aviation, the first indispensable instrument was the clock. Santos Dumont was most likely the first to have one; Cartier invented and produced the first wristwatch and it is still named after him. Techniques were quickly perfected and some mental arithmetic was required to "estimate" the departure and arrival time, factoring in altitude, wind and temperature. "You're flying at a speed of 190 knots (yes, this velocity is still measured in sea miles!) and know the wind factor and flight path. How much longer until we reach the destination?"

"6 minutes and 43 seconds, Sir!"

s'effondrait, ne disait-il pas, alors qu'il tournait toujours en orbite : «Je suis parti soviétique, je suis devenu russe, je n'ai pas vieilli à la même vitesse que ceux restés sur terre et, accessoirement, mon salaire a été divisé par 700 !» Il y a quelques mois, l'aéroclub de France décernait sa dernière médaille d'or du siècle à Bertrand Piccard et Brian Jones qui venaient de boucler le tour du monde en ballon en moins de vingt-et-un jours sans escale. Cette médaille leur fut remise par notre ami astronaute Jean-Pierre Haigneré qui se trouvait, lui, encore dans la station Mir. Une liaison en direct fut établie pendant environ dix minutes, juste le temps de franchir la distance du Caucase aux Açores... Quelle heure pouvait-il être là-haut ? L'heure universelle est celle de l'homme terrien.

Tsiolkovski, un visionnaire russe du XIX^e siècle qui avait tout prédit de la conquête spatiale, disait : «La terre est le berceau de l'humanité, mais l'homme ne peut pas vivre éternellement dans son berceau.» Nous partirons donc visiter nos planètes, Mars d'abord, les autres ensuite, et pourquoi pas les plus proches étoiles de notre galaxie ? Quelle heure faudra-t-il alors adopter ? Probablement, alors, nous imiterons nos premiers explorateurs à la recherche du Nouveau Monde, nous choisirons comme référence l'heure de la planète Terre, le Temps Universel, mais qui n'est pas pour autant le temps de l'univers. En 1971, on fit voler à grande vitesse des avions contenant des horloges atomiques et, après avoir effectué un tour du monde, on les compara à leurs sœurs restées sur terre : elles avaient retardé de 0,000001 seconde ! Suffisamment pour démontrer les théories d'Einstein, notamment celle de la relativité. Notre échelle de temps est bien entendu relative, les passagers aériens effectuaient Paris-New York en quinze heures dans les années 1950, puis en sept heures dans les années 1970, puis en trois heures en Concorde, et demain ? Nous parlons déjà de l'avion spatial à propulsion ionique ou à fusion qui relierait Paris à Tokyo en moins de deux heures...

**En vol, le temps est
un souci permanent,
un véritable casse-tête**

Mais qu'est-ce que ces secondes et ces distances à l'échelle de notre monde ? Notre soleil est vieux d'environ 4,6 milliards d'années, il se consume lentement et la fin de sa vie est déjà prévue pour à peu près autant d'années, après quoi il disparaîtra... Et nous avec ! Essayons de comparer notre existence d'hommes terriens à l'échelle de notre étoile de la vie en la réduisant sur une année. De janvier à juin : concrétions, collisions, explosion, formation de notre étoile qui entretient toujours cette formidable flamme, source de vie sur notre planète Terre. Juillet, août, septembre : des planètes, dont la nôtre, se solidifient, se stabilisent en orbite autour de notre étoile. Octobre : formation de gaz, d'atmosphère, stabilisation des températures et des pressions, apparition de l'eau à l'état liquide. Novembre : naissance d'une vie cellulaire, puis aquatique, et enfin, au mois de décembre, terrestre. Le 31 décembre à 23 heures 59 minutes 59 secondes apparaît l'*homo sapiens*. L'homme terrien n'a qu'une seconde d'existence à l'échelle de notre système solaire... Nous ne sommes pas sûrs aujourd'hui qu'il puisse survivre à une deuxième poignée de secondes.

Ce même phénomène s'est très certainement reproduit dans notre galaxie, dans d'autres galaxies, autour d'autres milliards d'étoiles sur d'autres milliards de milliards de planètes... La vie statistiquement existe bel et bien ailleurs mais quelle est la probabilité que les secondes d'existence de vies intelligentes puissent un jour se croiser ? Deux choses sont sûres aujourd'hui : la vie existe ailleurs, nous ne la verrons probablement jamais.

Le vol de retour Anchorage-Paris nous fait survoler le pôle Nord, le seul endroit au monde où toutes les destinations ont la même direction : le sud ! Lorsque arrivèrent à Air France les B707 et les B747, les satellites et les centrales inertielles n'existaient pas encore, nous faisons le point aux étoiles ! Un trou dans le plafond du cockpit permettait alors de sortir un sextant périscopique. J'ai eu la chance, jeune copilote à l'époque, de voler avec les derniers navigateurs qui pouvaient m'apprendre à faire

celet qui porte toujours son nom. Rapidement, les techniques s'affinèrent et nous sommes obligés aujourd'hui de jouer avec les chiffres et le calcul mental pour «estimer» les heures de passages et heures d'arrivées en fonction de l'altitude, du vent, de la température.

– Vous volez à la vitesse de 190 nœuds (eh oui ! Nous employons toujours les milles marins malgré le système international), connaissant le vent, la route, donnez-moi le temps qu'il nous reste à faire ?
– 6 minutes et 43 secondes, monsieur !

Dialogues classiques des séances de simulateurs d'élèves pilotes torturés entre représentation spatiale et calcul mental... Le but ? Savoir exactement où l'on est, à quelle heure on arrive, combien de temps on peut attendre à destination.

Savoir piloter, aujourd'hui comme hier, c'est anticiper, donc prévoir, c'est être en avance, pas forcément sur son temps, mais sur le temps. Une obsession pour le pilote, et une sage sauvegarde qui le gardera de toute précipitation : se presser lentement en quelque sorte. Il est vrai qu'aujourd'hui les ordinateurs de bord calculent merveilleusement bien. Mais ils peuvent également se tromper avec une précision diabolique ! Ils ne sont pas exempts de *bugs* (bogues) ni d'erreurs de bases de données, il faut donc garder un esprit critique en permanence et, au moindre doute, la consigne sera le «back to basic» c'est-à-dire, dans le langage du pilote : le pilotage manuel et le calcul mental. Garder l'esprit critique nous épargne des situations qui peuvent, elles-mêmes, devenir critiques !

– Panne ! Une alarme retentit dans le simulateur.
– Que fait-on ? demande l'élève à son instructeur.
– Tu commences par prendre un top ! Car, pendant tout le temps où tu vas traiter la panne, l'avion, lui, continue à parcourir des dizaines de kilomètres.
«Top décollage !» entend-on encore aujourd'hui dans les cockpits. Le top c'est l'instant où l'avion se met en mouvement, le moment où les réacteurs sont amenés à la puissance de décollage. Ce top va

**Savoir piloter,
c'est savoir anticiper,
donc prévoir ; c'est être
en avance sur le temps**

devenir notre référence tout le long du vol, comme le marin qui commençait à décompter le temps à partir du largage des amarres et notait ensuite les heures successives sur son livre de bord, qui se décalaient tous les jours un peu plus par rapport au soleil : c'était le début du décalage horaire !

Quarante-cinq secondes environ après ce top, l'avion atteint la vitesse lui permettant de voler. Puis nous égrenons tout au long de la route des temps intermédiaires, notés sur notre «log de navigation» et enregistrés sur notre «livre de bord informatique» afin d'évaluer, en temps réel, le temps estimé à l'arrivée ou encore vérifier la consommation par rapport au plan de vol prévu.

– Quand prévoyez-vous la descente ? demande systématiquement le chef de cabine au début du vol.

– En heure locale, heure de Paris ou heure TU ? répond systématiquement le pilote.

C'est que nous avons besoin de parler le même langage : les Anglo-Saxons parlent d'heures GMT (Greenwich Mean Time) traduit en français par TU (Temps Universel) ou UTC (Universal Time Code), comme si nous ne voulions toujours pas admettre le déménagement du méridien de référence de Paris à Greenwich, à moins que l'universalité affichée de nos anciens savants ait influencé le langage.

Je suis toujours à Anchorage, charmante bourgade au pied du McKinley, la plus haute montagne d'Amérique du Nord, paradis des petits avions qui se posent en hiver sur la neige avec des patins et en été sur l'eau avec des flotteurs, les seuls avions qui ne roulent jamais ! Je descends et rencontre les équipages au restaurant.

– Bonsoir ! Tu viens dîner avec nous ?

– Bonjour ! Non désolé, je vais déjeuner, me répond le pilote d'Alitalia qui arrive de Rome, tandis que l'Américain de Delta, qui s'apprête à partir pour Atlanta, a déjà avalé ses œufs au bacon en guise de petit déjeuner.

Lorsque nous nous déplaçons sur la terre, nous vivons dans l'espace-temps et c'est encore plus vrai dans l'espace. Anatoli, un cosmonaute russe resté un an dans l'espace à l'époque où le communisme

Ô TEMPS ! REPRENDS TON VOL

GÉRARD FELDZER

Le téléphone me sort brutalement d'un rêve où j'étais dans un univers sans fin, sans date, sans heures... «Bonsoir M. Feldzer, vous aviez demandé un réveil, il est exactement 11 heures, bonne soirée.» Je regarde ma montre : dimanche matin 8 heures ! J'écarte les rideaux, je vois une sorte de lueur. «11 heures du matin ou 11 heures du soir ?» Il est vrai que nous sommes à Anchorage, une escale d'Air France cargo, et qu'en été la nuit noire n'existe pas.

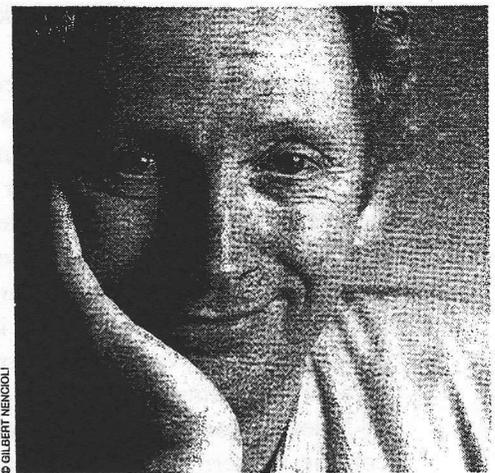
J'appelle la réception :

- Mais quel jour sommes-nous ?
- Samedi soir 11 heures.
- Merci mademoiselle.

Mon ton un peu gêné masque à peine ma désorientation soudaine.

Bon, reprenons nos esprits, je suis parti hier samedi de Tokyo à 23 heures, nous avons volé environ neuf heures, mis une heure pour quitter l'aéroport, dormi juste deux heures, puis mangé avec les amis de l'équipage, et il est toujours samedi 23 heures !

Si nous ne sommes pas encore arrivés à remonter dans le temps, nous pouvons tout de même le rattraper ! C'est une grande victoire de Concorde sur



© GILBERT NENCIOU

Réveiller pas moins de trois fois en trois endroits différents pour fêter chaque fois le passage à l'an 2000 ! Qui pouvait imaginer cela au début de l'aviation ?

ses concurrents subsoniques : en volant plus vite que le soleil, nous arrivons avant d'être partis ! N'est-ce pas le plus beau rêve que l'on puisse faire ?

Suivre la dernière éclipse durant huit minutes au lieu de deux, voir l'ombre de celle-ci se faufiler sur la terre à plus de 2 800 km/h... et dans quelques jours réveiller pas moins de trois fois en trois endroits différents pour fêter chaque fois le passage à l'an 2000 ! Qui pouvait imaginer cela au début de l'aviation ?

Au début de l'aviation, dès que ces belles machines furent capables de s'éloigner de l'aérodrome, le premier instrument indispensable fut rapidement identifié : la montre ! Le premier équipé de la sorte fut certainement Santos Dumont pour lequel la maison Cartier inventa et fabriqua la première montre bra-

Sept fauteuils et un canapé Georges JACOB (18^{ème}) Un bureau à cylindre toutes faces.

-L'antichambre possède un « poêle à la Parisienne » quatre éléments de stuc en dessus de porte.

-La bibliothèque avec un parquet Flamand en bois de couleur .Un parquet à chevrons de différentes essences de bois .D'époque Restauration et décors Empire pour le salon.

-La chambre de Marie-Antoinette :

Incendiée- Boiserie transition avec alcôve .Tapisserie 19 ième .Marie-Antoinette et ses quatre enfants(carton de madame VIGEE Le BRUN)

Un bureau cartonnier. Une duchesse brisée (chaise longue) Un trou de serrure(pendule à secondes)Attenant ,un très rare cabinet de glaces peintes.

Ensuite notre charmante conférencière nous met en rang deux par deux et nous demande de fermer les yeux ,nous sommes devant une grande et belle porte ,lorsqu'elle nous dit de rouvrir nos yeux la porte est grande ouverte donnant sur une succession de salons étincelant de dorures :Nous sommes éblouis .Quel faste cette « Galerie dorée »

-Le salon d'honneur.

-Le salon des amiraux décoré par des portraits d'Amiraux célèbres. Superbes consoles de JEANSELME 19 ième .Très beaux lustres en cristal .Une tapisserie moderne des GOBELINS 1943. Une pendule URANUS.Des chaises en acajou du Guatemala rembourrées en crin.

-Le salon diplomatique : c'est dans cette pièce qu'à eu lieu le fameux vol des bijoux de la couronne en 1792.Un Boudha (femme +enfant)très rare ! Une tapisserie des GOBELINS.

Voilà notre visite terminée qui a duré plus de deux heures ,c'est trop court ! Nous quittons ces lieux magnifiques avec beaucoup de regrets .Mais nous reviendrons...

Martine TAILLANDIER



L'A.P.CO.S EN VISITE AU MUSEE DE LA MARINE.

En ce samedi 15 Avril de l'an 2000 l'Aviation avait rendez – vous avec la Marine :au Ministère de la Marine plus exactement ,au 2 rue Royale.

Grâce au chef d'état major l'Amiral J-Luc DELAUNAY j'ai pu organiser deux visites :

L'une pour l'association « A.P.CO.S . » CONCORDE.

L'autre pour l'association « A.H.C.A . » (Hôtesse et convoyeuses)

C'est l'officier Véronique GONDOT-MALHERBE qui nous a guidés avec beaucoup de gentillesse et de compétence. Elle est le conservateur de ces lieux historiques.

Ainsi ,elle nous conta comment Louis XV avait chargé l'architecte Ange Jacques GABRIEL de créer une place nouvelle.

L'emplacement étant choisi ,il la conçut comme une vaste scène de théâtre sur trois cotés afin de ne pas masquer les Tuileries ,ni les Champs Elyseés (actuels) .

Il construisit deux façades symétriques ,d'une part l'hôtel de la Marine, servant de garde-meubles de la Couronne dans un premier temps.

De l'autre des résidences particulières ,et traça au milieu l'actuelle Rue Royale .Au centre de la place on plaça une statue équestre du Roi Lois XV le Bien Aimé à l'emplacement (actuel) de l' obélisque .La statue était du sculpteur BOUCHARDON ,les travaux commencèrent en 1758,et l'inauguration des lieux ne se fera qu'en 1774 après la mort de Louis XV.

La façade du bâtiment mesure 96 mètres et est agrémentée d'une loggia à colonnades d'ordre Corinthien ,ainsi que d' un plafond à caissons et de deux frontons ornés de scènes allégoriques.

La visite du Ministère ,classé Monument Historique ,commence en pénétrant dans une première cour qui abritait au rez- de chaussée les écuries et les remises du garde-meubles ,une deuxième cour les prolonge ,puis une troisième qui leur est perpendiculaire.

L'ancien garde-meuble du ROI était à l'époque moitié atelier moitié garde-meuble.

Nous pénétrons dans le bâtiment principal où se trouve un somptueux « escalier d' honneur » (voir photo) attribué à SOUFFLOT qui relève d'une prouesse architecturale .Sa rampe en fer forgé(par GOUTHIERE) est d'un seul morceau avec enroulement de feuilles d'acanthes au milieu ,un médaillon de dauphins entrelacés ,rajouté au XIX ième .

Nous apprenons que la Marine ne s'installera dans le garde –meuble qu'en 1789.Le Comte de LUZERNE ,étant alors Ministre de la Marine.

Nous empruntons l'escalier pour accéder à l'étage VIDOLE.

Nous entrons tout d'abord dans la salle à manger d'honneur du chef d'état major (salle d'armes au XVIII ième).

De très belles portes néo-classiques avec un décor de bois sculpté représentant quatre symboles ;LA FORCE – LES ARTS – L'AMOUR et la PROSPERITE.

Nous pénétrons dans le boudoir de Marie Antoinette ,puis dans le salon rouge :chambre d'apparat de madame Thierry de Ville D'Avray dont le mari était le Premier Super-Intendant du Roi..

Trois très belles tapisseries d'Aubusson au thème des quatre saisons ,ainsi qu'une autre :Thème nouvelle Inde.

Un bureau d' « 'Eubène » en acajou blond massif d'époque transition.

Deux très beaux trumeaux –et des scènes mythologiques en dessous de porte. Le salon d'angle, ou selon des Sacrifices, donnant sur la rue St florentin et place de la Concorde. Deux miroirs indiquant le levant et le couchant, le printemps et l'automne y sont représentés décorés de têtes de bélier mangeant des grappes de raisins . « La fuite du temps » est montrée par le renvoi de deux miroirs qui sont en vis à vis.

Deux chaises de Lalage .Deux tapisseries des Gobelins Hiver+printemps.

Un très rare régulateur du temps (horloge perpendiculaire).Un bureau cartonnier Louis XVI ,un Atlas soutenant un globe terrestre.

Nous passons dans la salle à manger de monsieur THIERRY DE VILLE D'AVRAY.

Tapisserie « Enfants jardiniers ».

Très beau meuble marqueté par GODREAU et RIESNER en bois de violette avec bronze et trophées-Médaille de Minerve au centre sur un fond de corne tinte en Lapiz Lazuli .Le pendant de ce meuble se trouve à l'Elysée



La Station balnéaire qui jouxte la ville de SCHEVENINGEN est à la fois chic et froide. Le bord de la mer, c'est la Mer du Nord. Il est dominé par le gigantesque CASINO « KURHAUS » construit en 1885 – La Haye de nouveau Ville royale, puisque la Reine Béatrix VON ORANGE NASSAU s'est installée depuis 1980 au PALAIS HUIS TEN BOSCH, zone bouclée ce jour, pour les préparatifs festifs de cette fin de semaine.

Tels sont les pays bas, une alliance du passé, du présent, et de l'avenir ... incertain peut-être.

« Je maintiendrai » telle est la Devise de la Famille d'ORANGE NASSAU, dans leur blason aux deux lions.

Vers la gare ... après la Ville MAXI, on peut visiter la Ville MINI, que l'on aperçoit au passage MADURODAM, toute la Hollande miniature dans la Grande Ville.

Maintenant on ne se promène plus pour aller chercher le car ... THALYS nous attend.



Ce Voyage est terminé, nous n'avons pas vu le temps passer, premier voyage de l'A.P.CO.S à l'étranger, il me semble, quoi que ... dirait DEVOS. Voyage dense, bien programmé, nous aurions aimé jouer les prolongations, il y a tant à voir !

Ce Voyage préparé par notre Antenne « APCOS-TOURING » Madeleine et André « Associés » avec toujours la même efficacité.

MERCI A VOUS

C'était la Hollande: l'autre PAYS DU Fromage.

TOT ZIENS (AU REVOIR)

à Bientôt.

Geneviève BARBAROUX.

Dernière Minute: Nous avons « recherché et retrouvé »

- le Hollandais Volant – c'est le titre allemand du Vaisseau Fantôme de R. Wagner (1843), d'après un récit d'Henrich Heine – Capitaine de Navire – légende d'une malédiction, effacée par une rédemption.

Condamné à errer éternellement sur la mer où une jeune femme lui sera fidèle jusqu'à la mort ...

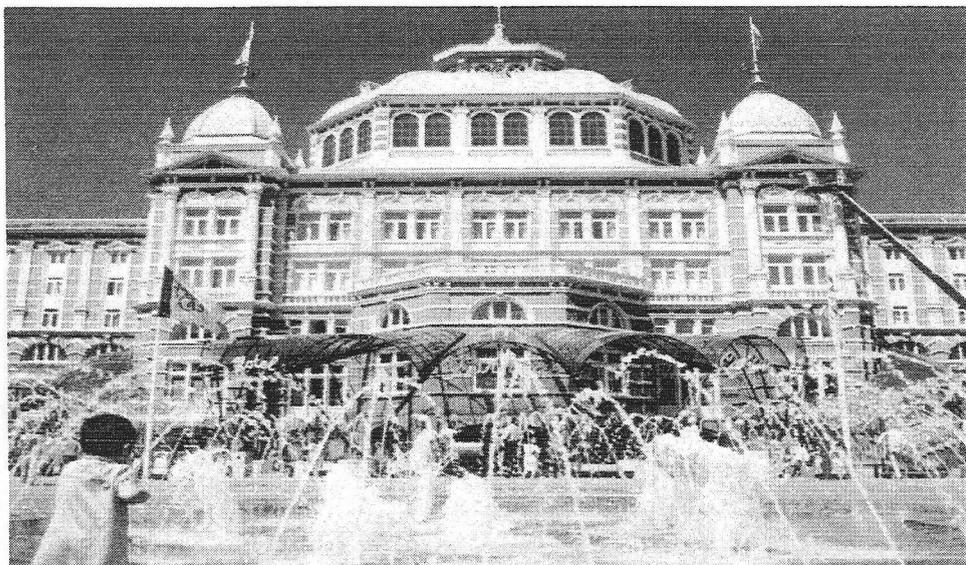
Dès notre arrivée à DELFT, le Carillon local nous rappelle qu'il est l'heure de s'attabler, nous n'avons rien à nous reprocher ... et c'est ... à la BASTILLE, que nous sommes attendus !! Presto et rapido, le service est fait – sortie: sans menottes – ouf !! Digestif pédestre pour visiter la Ville. Cité célébrée par son Peintre JAN VERYEER dit JAN de DELFT, qui a peint presque uniquement la vie de sa Ville. DELFT possède toujours des ponts basculants et des canaux bordés d'arbres – sa petite place est en saison envahie de touristes et d'attrape-touristes – le clocher penché de la vieille ville fait face à la Maison des Princes d'Orange NASSAU, à deux pas la nouvelle église, on y enterre les Membres de la Famille Royale. La vieille reine Juliana, dont on ne dit jamais l'âge devrait rejoindre ses ancêtres, mais l'on forme des vœux, pour que ce soit le plus tard possible, sinon, on interromprait les travaux de restauration, pour la mise en œuvre de Funérailles Nationales. Tout ceci, expliqué respectueusement par notre guide FRANS, qui lui, prépare pour demain la Fête de sa souveraine et pavoise en orange.

La tradition hollandaise ne s'arrête pas aux sabots, aux moulins, aux costumes colorés, aux marchés aux fleurs. C'est également l'Art Séculaire de la faïence de NAKKUM et du célèbre Bleu BLAUN (bleu de Delft). Fort jolis dessins, belles couleurs – bien regarder à l'achat les poinçons officiels au nombre de 4, pour éviter les copies ... le prix fait toujours la différence.



Déjà notre voyage avance, nous allons vers Rotterdam, deuxième ville de Hollande Méridionale, située dans le delta du Rhin et de la Meuse. C'est la région la plus peuplée des pays bas.

Découverte panoramique de DEN HAAG (La Haye) siège du gouvernement, Centre diplomatique et Ville Résidentielle Royale. Le VREDESPALAIS, Palais de la Paix est le siège de la Cour Internationale de Justice, construit grâce à la générosité du magnat américain CARNEGIE. Edifice imposant – peut se visiter sur rendez-vous, hors audience.



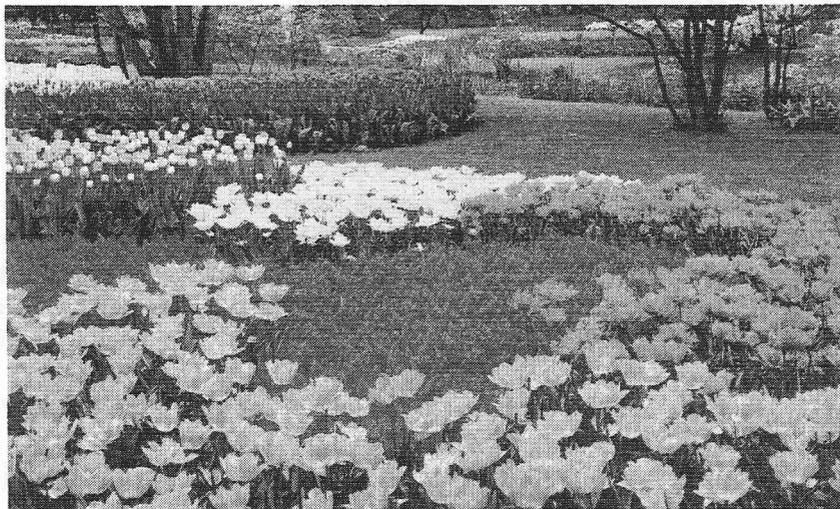
Retour à Amsterdam, dernière et agréable soirée au Resto DE KERDERNOF. Amsterdam est à coup sûr, la ville la moins conformiste du monde, on a été jusqu'à lui reprocher sa trop grande tolérance, il y a quelques années au temps des « Hippies » et aujourd'hui, Amsterdam « la Singulière » accepte tout ou presque, tolère tout ou presque. Ce formidable esprit de tolérance avec les excès qu'il entraîne est sans doute ce qui caractérise le plus cette ville. « Mariages hors normes, vente libre des Herbes », beaucoup de balcons d'arrière cour les cultivent. En plus de leur choix de pâtisseries et de boissons, plusieurs Cafés, à l'enseigne d'une feuille de MARIJUANA, vous proposent le produit, à déguster sur place ou à emporter. Le comportement de ces consommateurs se rencontre le soir dans la rue librement, telles, ces très jeunes filles qui voulaient inviter Anne-Marie Duguet à leur soirée entre copines ... mais la vigilance policière les a découragées, elles étaient très entreprenantes, Anne-Marie l'a échappée belle !!

Vendredi 28 Avril, après un gai GOEDENHORMEN (bonjour), un petit déj' copieux, nous quittons notre confortable Hôtel. FRANS nous invite ... à remettre notre clé à la réception et à ne rien oublier. Route vers LISSE.

Au passage du « QUARTIER RESERVE » OUK KERK, c'est son nom de cadastre, montré du doigt par notre guide, les « Belles de jour » font vitrine, ces rues sont uniquement fréquentées par les « Messieurs », nous dit-il, à chacun son « shopping ».

Ce secteur est bien réglementé, organisé, contrôlé médicalement par la police de surveillance de ce réseau international.

Arrivée au PARC FLORAL de KEUKENHOF. « Jardin Printanier ». Au sud d'Amsterdam, la campagne tisse de longues lanières multicolores, des rubans de tulipes à l'infini. C'est au milieu de ce patchwork que se trouve LISSE et son sanctuaire de fleurs.



Il était une fois ... Une TULIPE, venue de Turquie en 1694, fleur héraldique, aux belles couleurs.

Le Domaine fut la propriété de la comtesse JACOBA de BAVIERE qui y fit cultiver des épices et des plantes aromatiques – c'est à ce moment là que le domaine prit le NOM de KEUKENHOF (jardin de la cuisine). Une vraie tulipomania s'empara alors des Hollandais, qui étendirent leur art aux crocus, aux jacinthes, aux jonquilles, devenant ainsi les rois de la bulbiculture.

A ce jour, 90 firmes sont représentées, dessinent, et fournissent toutes les variétés de fleurs – 40 jardiniers entretiennent le parc, 7 millions de bulbes, chaque année, de toutes les couleurs en font de magnifiques mosaïques.

En 1999, pour son cinquantenaire, ce parc de 28 ha, a été agrandi de 4 ha. Le Pavillon NASSAU abrite des expositions alternantes – Orchidées – Roses – Freezias . Des peintures, sculptures relatives aux fleurs se tiennent dans le Pavillon BEATRIX. Suivent les floralies d'été et d'automne – lys – glaïeuls – chrysanthèmes – etc ...

Sur la Route de DELFT, passant par LEIDEN, FRANS nous rappelle que, de cette petite ville, JOHN ROBINSON, père spirituel des pèlerins embarqués sur le MAYFLOWER vers l'Amérique, terre de liberté, a sa sépulture dans cette église, SAINTE PIETERSKERK. C'est de ROTTERDAM que ces pèlerins ont fait voile vers la liberté.

Nous y avons rencontré en « plein travail »... MARCO « Le SABOTEUR » comme il se présente, métier SABOTIER – la technique du « SABOTAGE », on peut la connaître ... mais ici, c'est placide, uniquement avec du bois de saule ou de peuplier ! Le sabot néerlandais est aussi traditionnel que fonctionnel, que ce soit à la campagne, à la maison, à la messe, on danse aussi en sabots, comme en Auvergne chez nous, lorsque l'on porte le pantalon bouffant aux fêtes de Vollemdam. Il faut pour le dégrossir « ce sabot » de la masse de bois brute, 3 h à la main ou 5 mn à la machine.

Continuons vers LA REDOUTE ZANOISE vers Vollemdam.

Arrêt chez NICO et CLAUDIA – DE ALIDAHOEVE – laiterie de la ferme fromagère. Il existe encore 700 éleveurs en Hollande. Ici, 30 litres de lait deviennent un fromage rond.

Autrefois, l'EDAM était expédié vers la FRANCE, dans des tonneaux de VIN, vides bien sûr, où ils prenaient involontairement une belle couleur rouge. Aujourd'hui, celui-ci dont la couleur naturelle est jaune orangé est passé dans un bain de paraffine rouge, ce qui ne le rend ni différent, ni meilleur. Peu importe d'où provient le lait, on peut fabriquer de l'EDAM, dans la région de GOUDA et inversement. Ces villes, dont un fromage a pris le NOM.

- VOLENDAM la Catholique, la typique Hollande s'est donnée rendez-vous dans ce petit village de pêcheurs. Village à cheval sur la digue qui ferme la mer du sud, appelée ZUIDERZEE, sur le port, et ses ruelles étroites, les petites maisons aux couleurs vives « font marionnettes ». L'arrivée des pêcheurs d'anguilles (à déguster fumées) font tout le charme de ce village vraiment folklorique.

MIDI à VOLENDAM, l'Apéritif est pédestre, à l'arrière de la digue, en contrebas, pour se protéger du vent, de pittoresques rues étroites s'insinuent entre les petites maisons.

En costume coloré, une Autochtone semble attendre d'être prise en photo ... FRANS saisit l'occasion pour nous offrir un souvenir en couleurs ... c'est peut-être sa Petite Amie. Il ne nous a rien dit ...

Le Restaurant SPANDER nous attend. Au menu régional:

Salade d'anguille fumée

Filet de poisson et sa Garniture de légumes

Chou Chocolat et Chantilly

Vin Rouge ou Blanc

Bière Heineken

On mange beaucoup mieux en Hollande que ne le laisse croire la rumeur. Il suffit de se plier aux habitudes du Pays, bien sûr « DE NE PAS DEMANDER L'IMPOSSIBLE ». La boisson locale est la bière, délicieuse et légère. Pour les amateurs de sensations fortes, un petit verre de « Geneviève » non pas ! Lapsus de GENIEVRE, clôture les repas de fêtes comme en Belgique.

Notre voyage n'était pas SOLITAIRE, et nous avons toutes rêvé devant les vitrines des diamantaires.

Une dernière visite s'impose à la maisonnette de bois de ZAADAM qu'habita Pierre le Grand, star de Russie, lorsqu'il vint travailler comme charpentier sur un chantier naval.

Aujourd'hui, les grands cargo longent au large de la côte et écrasent de leur silhouette toutes ces petites maisons du temps passé ... et les maisons demeurent.

Près d'ici, l'île de MARKEN est maintenant rattachée à la côte par une route-digue qui scintille entre deux bras de mer, nous apercevons ça et là de grandes fermes de forme pyramidale, qui donne un effet de NET et BIEN ENTRETENU.

Arrivés à MARKEN VILLAGE la Protestante, si proche et si différente de sa voisine. Le petit pont est bleu, il nous conduit vers ses maisons coquettes rayées vert et blanc, paisibles et discrètes. Ce village de pêcheurs où les voitures sont absentes a fait fortune, il y a longtemps, avec la pêche. C'est du tourisme qu'il vit maintenant. Ce week-end, on fête dans tout le pays, l'anniversaire de la Reine Juliana, toute la ville est en émoi et pavoise de la couleur orange.

Nous quittons MARKEN, traversée de la Réserve Naturelle – zone d'assèchements – polders vierges – royaumes des oiseaux et des canards – la Hollande a une religion commune, l'ÉCOLOGIE, qu'elle pratique avec ferveur. Les routes se font encore plus étroites, quand elles ne sont pas interdites aux voitures.

La gent volatile y abonde en heureuse liberté, dans ce pays sans chasseurs ! Les canards ne seront jamais sur les tables, les Hollandais n'apprécient que le poulet, seuls les Chinois les mettent au menu.

Le pays sent le Pré-salé. Ici, l'on conquiert patiemment de nouvelles terres arables, au bénéfice de vaches en robe noire et blanche. Fameuses laitières, les dames (l'édam) en promenade que l'on aperçoit dans les prés.

Dernière Visite de la journée, le « NOUVEAU MUSEE de VAN GOGH »

Inauguré en 1975, la Collection de THEO, frère de Vincent, s'est enrichie et compte à ce jour près de 200 tableaux, 585 dessins de l'Auteur, des lettres, des carnets de croquis et de nombreuses œuvres de ses Amis, tels que Gauguin, Redon, Toulouse-Lautrec, des bronzes du XIX^{ème} siècle, etc...

On y retrouve: les tournesols, le Vase aux Iris, les peintures inspirées de Millet, les Vues d'Auvers-sur-Oise, d'Arles, de Montmartre, l'Influence japonaise et l'Auto-portrait dans toutes ses couleurs.

La journée se termine, nous allons Pédibus à notre Hôtel.

Quant aux « Vélos noirs », à rétropédalage, qui nous doublent partout, c'est le moyen de locomotion de toute la population de 7 à 77 ans. A Amsterdam, on en compte 550.000 environ pour 720.000 habitants, les autres prennent le tramway ou vont Pédibus. On en vole quelques uns chaque jour dit la rumeur locale, d'autres font un plongeon dans un canal, d'autres encore restent accrochés en épaves ... quelques voitures subissent aussi le même sort !!

- HÔTEL « LE JAN LHYKEN » JAN LHYKENSTRANT 58 – AMSTERDAM.

Tél: (31) 020 5730 730

C'est une maison de Maître de Style XIX^{ème} Siècle – charme – hospitalité – très bien situé – c'est une adresse à recommander.

Restaurant réservé pour le Dîner, en salle privée.

Restaurant BARTHOLDY.

Jeudi 27 Avril, la journée s'annonce bien, nous mettons CAP vers la HOLLANDE SEPTENTRIONALE, à une vingtaine de km au Nord-ouest. Un pays où tout est proche, que l'on atteint aussi vite qu'on le traverse nous explique avec force détails FRANS, notre bien sympathique guide qui perfectionne bien volontiers son français avec les touristes. Il a des petites phrases bien à lui: « Je vous invite ... à monter dans le car » dit-il pour prendre la route du Nord. Celle-ci nous conduit à travers le superbe « Waterland » au pays de l'eau – ZANNE-SCHANS – écomusée en plein air qui restitue la vie quotidienne à la campagne au siècle dernier. C'est aussi la plus grande concentration de moulins du pays, au bord de la rivière ZAAN. Toutes les maisons semblent en pleine activité, notamment les moulins:



Autrefois, ces derniers avaient 3 fonctions:

- pomper l'eau des polders pour former les canaux,
- scier le bois,
- moudre la farine, blé, moutarde, etc ...

Dieu a créé la terre, mais a laissé aux Hollandais, le soin de construire la Hollande nous dit de suite FRANS, expliquant le courage et la volonté légendaire de ce peuple. Dès le XVI^{ème} Siècle, ils tentèrent de vaincre l'eau en pompant à l'aide de ces gigantesques moulins. C'est ainsi que naquirent les polders.

Ces maisons habitées servent d'échoppes à de nombreux artisans.

Ce tour panoramique nous fait découvrir la Grand'Place du DAM avec le PALAIS ROYAL plutôt massif, de style classique hollandais, petites pierres rouges et blanches, datant de 1648, construit sur une forêt de pilotis, exactement 13.659, en troncs de bois de Suède, sur des couches successives de sables. On y reçoit les Personnalités étrangères en Visite, telles Notre Président et Madame dernièrement. Attenant au Palais, l'Eglise Neuve, le terme « neuve » est relatif, puisque construite au XVème siècle, ne l'est que par rapport à l'autre, l'OUDE KERK, bâtie un siècle avant. Celle-ci est maintenant musée. Depuis 1914, c'est ici, dans la Neuve, que sont sacrés les Monarques Hollandais, c'est en 1980 que fut couronnée l'actuelle Reine Béatrix. Nous passons devant la « TOUR de la MONNAIE », emplacement d'une des premières portes de la Ville, les Armées de Louis XIV (le nôtre) envahirent la Hollande en franchissant celle-ci en 1672. Puis FRANS nous indique la MAISON d'ANNE FRANK, située sur le PRINSEWGRACHT, ce n'est pas un véritable musée, mais le souvenir à la Jeune Fille de 12 ans, qui écrivit ici son « JOURNAL » de 1942 à 1944, connu maintenant de tous – seul, son Père OTTO FRANK est revenu des Camps de BERGEN– BELSEN. Coup d'œil au passage sur le RIJSMUSEUM, ce flamboyant édifice du même style hollandais est le MUSEE NATIONAL de fabuleuses collections de peintures des Grands Maîtres de l'Ecole Flamande, notamment « la Route de Nuit » de REMBRANDT. Un beau jardin entoure l'édifice.

Il est 13 h, le carillon sonne.

« est-ce que l'on pourrait s'attabler Madame? » me dit simplement FRANS ... Nous allons goûter la cuisine hollandaise. En digestif ⇒ Transfert pédestre à l'embarcadère pour la promenade en bateau sur les canaux, incontournable étape pour avoir une vue complète sur cette « Venise du Nord ». AMSTERDAM compte une centaine d'îlots reliés entre eux par:

- 600 canaux,
- 1.281 ponts et
- 2.400 maisons flottantes identifiées, qui font le bonheur de leurs propriétaires. Il en existe 2

sortes:

- les bateaux maisons, anciennes péniches aménagées, qui ne quittent pas le ponton et les Housses-boats édifiées sur une dalle de béton flottante. Prix environ: 130.000 Florins x 3. Taxe annuelle environ: 500 Florins x 3, les Unes sont autorisées par la Ville, les Autres ne sont pas interdites subtilité hollandaise!! Pour le facteur, elles portent le N° de la maison leur faisant face.

- les Trois Grands Canaux sont:

- le Canal des Seigneurs,
- le Canal de l'Empereur,
- le Canal des Princes.

Les Notables avaient et ont toujours une vue privilégiée, le Bourgmestre habite une maison de style avec Armoiries...

Des files ininterrompues de pignons crénelés ornent les canaux et les rues, étroites façades percées d'innombrables fenêtres, souvent sans volet, sans voilage – maisons ouverts aux regards – façades colorées, noires les plus anciennes, brunes ou rouges bordées de blanc. Toutes ces maisons se ressemblent dit-on. Mais elles sont bien loin d'être identiques. On visite la tête levée. La plus petite se compose d'une porte et d'une fenêtre, l'une au-dessus de l'autre, façade 1,2 mètre. Sur les grands canaux, les façades sont plus larges avec souvent volets et voilages. Ce sont les « Officiels » qui les occupent, car les loyers sont très élevés. Les pignons très ornements par des sculptures allégoriques aux formes de cloche, de borne où l'inévitable poulie sert encore pour déménager les meubles encombrants. Toutes ces maisons, il y en a environ 7.000 sont les vrais monuments de la ville.

Ce n'est pas une manie, c'est du génie sur du liquide, les Hollandais font du solide, les maisons se penchent en avant pour se mirer dans les canaux ou épargner à leurs façades le ruissellement des eaux, certaines piquent dangereusement du nez... mais c'est bien entendu par suite de l'affaissement des fondations. Notons, qu'une grande partie de l'architecture baroque de ce quartier inspira jadis, Pierre le Grand pour la construction de St Pétersbourg. Nous saluons au passage « LA MAISON FRANCAISE » qui porte Notre Drapeau, où DESCARTES en exil a habité et rédigé « le Discours de la Méthode ».

Direction maintenant le PORT D'AMSTERDAM DE Brel. Celui où les marins se mouchoient dans les étoiles n'existe plus, mais certains y font encore naufrage. Celui qui fut pendant l'Age d'Or, du temps de la Compagnie des Indes, le premier du Monde, a été détrôné par ROTTERDAM – les nouveaux quais sont modernes et un superbe galion y accoste en permanence, on peut le visiter, en pensant au bon vieux temps, aux odeurs d'épices et de cacao. Le port est bien moins encombré qu'au XVIIIème siècle où le Pavillon Hollandais flottait sur toutes les mers du monde. Maintenant, Rotterdam a pris la relève.

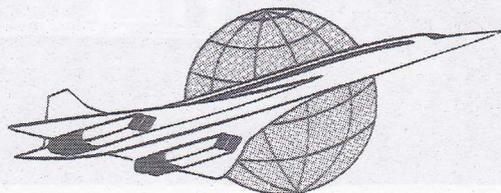
27 AVRIL
VOLENDAM
MONNICKENDAM
MARKEN



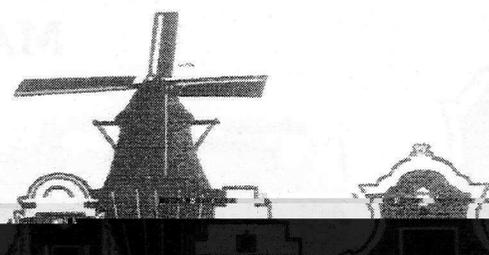
26 AVRIL
AMSTERDAM



28 AVRIL
KEUKENHOF
DELFT
SCHEVENINGEN
DEN HAAG



VOYAGE EN HOLLANDE



19 DECEMBRE CONSEIL D'ADMINISTRATION aéro-club de France 10 H
 03 JANVIER Réunion bureau CDG 10 H
 16 JANVIER Réunion bureau CDG 10 H
 20 JANVIER « 11 ième DINER AUX CHANDELLES »
 06 FEVRIER Réunion bureau CDG 10 H
 20 FEVRIER CONSEIL D'ADMINISTRATION aéro-club de France 10 H

7/- QUESTIONS DIVERSES :

Monsieur Philippe GIRARD va essayer de rencontrer plusieurs de nos adhérents susceptibles de nous aider ou de nous remplacer.

Aucune question particulière n'étant posée ,le bureau avant d'aller déjeuner, va expédier le courrier pour les amateurs de la CAMARGUE.

L'aéro-club de France nous fait savoir que dorénavant il faudra payer la location des salles selon le barème suivant : 4800 F la grande salle pour 2 heures.

1700 F les autres salles pour 2 heures.

Si l'on est membre de l'aéro-club les tarifs sont 50 % moins chers avec une gratuité par an .Nous sommes donc devenus membres de l'aéro-club pour 1150 F.En attendant une solution définitive, tous nos rendez-vous pour le conseil d'administration restent pour l'instant à l'aéro-club .De toutes façons les changements (s'il y en a) vous seront signalés en temps utile.

,le Président très heureux , remercie tous les participants et lève la séance à 12 h 35.

LE PRESIDENT

Philippe GIRARD

LE SECRETAIRE/TRESORIER


 Gilbert BARBAROUX

Cela va mieux , il nous reste encore beaucoup à faire ,Mais nous ne désespérons pas ,et nous pouvons dire aujourd'hui que cela va presque très bien.

4/-LES COTISATIONS

*Nos rappels restent encore trop souvent sans échos . Les cotisations doivent être réglées entre le **PREMIER JANVIER et le 31-MARS** de chaque année .Nous sommes vraiment désolés de constater que cette année de nouveau nous sommes obligés de nous séparer de 7 de nos amis , qui ne se sont pas acquittés de leurs cotisations.*

N'oubliez pas qu'il faut être à jour de ses cotisations pour pouvoir prendre part au vote lors de l'Assemblée Générale, et que l'A..P.CO.S. ne peut vivre que grâce aux cotisations.

Afin de nous simplifier la tâche le conseil a décidé de vous demander de bien vouloir faire le nécessaire auprès de votre banque pour obtenir un virement permanent .

IMPORTANT ;ce formulaire et à envoyer à votre banque ,et non à l'A.PCO.S. Merci !
Nous sommes heureux de voir que les premiers versements arrivent et que déjà beaucoup d'entre vous ont fait le nécessaire. Bravo !

Pourtant nous comptons à ce jour encore 82 adhérents pas à jour.(150 F x 82 = ?)

5/- LES OBJETS PUBLICITAIRES :

Nous pouvons vous faire parvenir, nos insignes 20 F, auto - collants 10 F, cravates 100 F .Nos caquettes 50 F.

Nous avons de nouveau des polos et tee - shirts blancs à notre logo et de toutes tailles, pour 50 F et 100F.

Nous avons reçu de magnifiques parapluies « tom-pouce » automatiques, bleus marines au logo de l'association 100 F. Ce sont de vrais bijoux, il n'y en aura pas pour tout le monde !

N'oubliez pas notre ami et Président d'honneur Fernand ANDREANI et son livre qui relate une splendide carrière

*N'oubliez pas non plus notre ami Jean-Paul LE MOEL ,et ses nombreux récits remplis d'humour et d'anecdotes qui ne manquent pas d'intérêt ...reprendre sa page de présentation dans le bulletin N°18.
Mr .Jean-Paul LE MOEL- La Gavine La Cride - 13610 LE PUY Ste REPARADE -
Tel : 04 42 84 78 - fax : 04 42 61 84 78 - E mail jplemoel@wanadoo.fr*

D'autre part nous tenons aussi à votre disposition « SA MAJESTE CONCORDE » une vidéo de 10 minutes très agréable pour 30 F .

6/- MANIFESTATIONS 2000 :

05 SEPTEMBRE Réunion bureau CDG 10 H

19 SEPTEMBRE Réunion bureau CGG 10H

26 au 28 SEPTEMBRE « LA CAMARGUE SAUVAGE »

03 OCTOBRE Réunion bureau CDG 10H

17 OCTOBRE CONSEIL D'ADMINISTRATION aéro-club de France 10H

21 OCTOBRE « REPAS TOULOUSAINS »

07 NOVEMBRE Réunion bureau CDG 10 H

21 NOVEMBRE Réunion bureau CDG 10 H

03 DECEMBRE « VISITE DE L'HOTEL DE VILLE »SUIVI d'un repas dans le MARAIS

05 DECEMBRE Réunion bureau CDG 10 H

17 DECEMBRE « visite de l'HOTEL DE VILLE »

Nous vous rappelons aussi qu'il faut nous faire parvenir tout cela avant le 15 MARS pour le bulletin d'AVRIL, et avant le 15 SEPTEMBRE pour le bulletin d'OCTOBRE.

Nous nous efforçons de faire paraître nos numéros à dates fixes, mais nous ne sommes pas toujours maître d'œuvre en la matière. L'imprimerie passant nos bulletins dans ses moments creux., nous, ayant parfois quelques jours de retard, ou leur apportant du travail supplémentaire, font que nos bulletins vous sont envoyés dès qu'ils sont prêts.

3 /-LES COMMISSIONS :

Nous avons profité de cette fin d'année pour mettre à jour et réactualiser les commissions.

STATUTS : Pierre-Louis BREIL – Henri RANTY – Léon FAVIEZ -

Etant donné que personne ne s'est manifesté pour savoir s'il fallait envoyer les statuts à chaque adhérent, nous n'en enverrons qu'à ceux qui nous le demanderont.

ACTIVITES CULTURELLES: René DUGUET – Gabriel AUPETIT –
Madeleine FOURNIER – Michel RETIF – André BARBAROUX -

Mademoiselle Madeleine FOURNIER et Monsieur André BARBAROUX se donnent beaucoup de mal pour essayer de nous faire découvrir des sites nouveaux et des endroits intéressants. Nous pensons que leurs efforts sont biens récompensés à en juger par l'enthousiasme général lors de nos sorties. Le programme de cette année est déjà terminé et nous laisse entrevoir de très belles journées.

TECHNIQUE : Raymond MACHAVOINE – Hubert PROTIN –

Toujours un petit problème à ce sujet, mais nous pensons que cela va être résolu avant peu, car monsieur PROTIN pour la DM et les Apcosiens de l'encadrement CONCORDE en activité nous feront parvenir les comptes-rendus techniques, que nous nous empresserons de joindre à notre prochain bulletin. Malheureusement nous n'avons pas reçu grand chose de la DO.

DES COMMUNICATIONS ET DES RELATIONS EXTERIEURES :

**Annick MOYAL – Martine TAILLANDIER – Nicole MENEVEUX –
Madeleine FOURNIER –**

Nous demandons à chacun et chacune de bien vouloir avoir la gentillesse de passer un petit coup de fil à l'un d'entre nous lorsqu'il a connaissance d'un ennui quelconque chez l'un de nos Ami(e)s. Merci d'avance !

Nous vous rappelons que lors d'un décès de l'un de nos adhérents, son conjoint ou sa conjointe reste membre de l' A.P.CO.S. gratuitement, sauf avis contraire de l'intéressé.

INFORMATIQUE :

Jean-Paul LE MOEL – Léon FAVIEZ – Claude POULAIN - Gilbert BARBAROUX –

Le 20 juin 2000

A.P.CO.S.

REUNION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Président : Philippe GIRARD.

Secrétaire - Trésorier : Gilbert BARBAROUX.

Veillez trouver ci-joint le compte-rendu du conseil d'administration du 20 juin 2000 qui s'est tenu dans les salons de l'aéro-club de France.

Etaient présents :

Philippe GIRARD , Fernand ANDREANI , Gabriel AUPETIT , Claude POULAIN , Gilbert BARBAROUX et en auditeur libre André BARBAROUX , chargé de mission des activités culturelles.

Etaient représentés :

Henri PERRIER , Madeleine FOURNIER , Bernard LAPIERRE , Pierre GRANGE , Pierre - Louis BREIL , Léon FAVIEZ , Michel RETIF , Claude DURAND , René DUGUET , Raymond MACHAVOINE.

5 présents + 10 pouvoirs = 15 représentés. Le quorum étant atteint , notre Président ouvre la séance à 10 h 30 après avoir pris connaissance du courrier.

Il souhaite la bienvenue aux membres de l'association présents et les remercie avant de passer à l'ordre du jour.

ORDRE DU JOUR :

1 /-COMPTE-RENDU DE NOS DERNIERES ACTIVITES :

Nous pouvons nous féliciter une fois encore , mais la sortie en Hollande fut une vraie réussite à tous les points de vue , tout était parfait même le soleil faisait rougir les épaules découvertes , alors qu'à Paris nous allions vêtus de pull-over sous nos parapluies .Pour le compte -rendu veuillez vous reporter dans notre prochain bulletin.

C'est toujours sous un déluge de pluie que nous sommes allés revisiter le musée SNECMA , où nous avons été très chaleureusement accueillis et où nous avons regretté l'absence de notre ami André VERDIER . Le déjeuner fut parfait et la visite des chaînes de montage l'après-midi ne le fut pas moins .Merci nous avons passé une excellente journée , mais un peu trop humide à mon goût.

Quant à la sortie de l'Essonne fin juin elle fut annulée, manque de candidats.

2 /-BULLETIN NUMERO 20.

Une fois de plus nous vous rappelons que chacun d'entre nous peut participer à la réalisation de notre bulletin, et c'est avec grand plaisir que nous ferons paraître vos documents , photos, histoires, souvenirs , et tout ce qui peut nous intéresser, même si ce n'est pas relatif à CONCORDE.

Vos remarques, vos critiques, sont toujours les bienvenues, n'hésitez pas à nous en faire part car notre bulletin est et sera ce que nous le ferons , malheureusement nous ne comptons pas beaucoup de participants.



Caring more about you* *



AIR FRANCE



KOREAN AIR

*Vous d'abord.

SKYTEAM, L'ALLIANCE ENTIÈREMENT TOURNÉE VERS LE VOYAGEUR AÉRIEN

Faits principaux

Date de création : 22 juin 2000

Membres : AeroMexico, Air France, Delta, Korean Air

Idée : Se différencier des autres alliances en proposant aux clients internationaux une vraie alternative.

Philosophie : Mettre le client au centre en s'appuyant sur une culture commune de service. Développer les synergies entre les compagnies, afin de pouvoir offrir encore plus d'avantages aux passagers.

8° QUESTIONS.

Aucune question particulière n'étant posée, Monsieur Gérard CAILLAT en profite pour nous narrer de son vol en 2 h 59 avec messieurs GUEGUAN comme pilote et FROT comme mécano...

L'ordre du jour étant épuisé et aucune autre question n'étant posée, Le Président remercie les membres de l'A.P.CO.S. et déclare la séance de l'Assemblée Générale close à 12 heures 30, Puis, il invite tout le monde à prendre le verre de l'amitié avant d'aller déjeuner, dans un petit restaurant du coin, bien sympathique, mais qui n'a malheureusement pas pu loger tout le monde, certains se sont retrouvés en petit groupe au restaurant de l'Aéroclub.

le Président

Le secrétaire - trésorier

Philippe GIRARD


Gilbert BARBAROUX

29 MARS MUSEE DE L'AIR et ECOLE HOTELIERE 10 H
 03 AVRIL REUNION BUREAU 10 H ROISSY
 24 AVRIL ASSEMBLEE GENERALE 10 H AEROCLUB DE FRANCE
 03 MAI REUNION BUREAU 10 H ROISSY
 16.17.18.19. MAI LONDRES
 22 MAI REUNION BUREAU
 06 JUIN REUNION BUREAU 10 H ROISSY
 19 JUIN REUNION BUREAU 10 H ROISSY
 04 SEPTEMBRE REUNION BUREAU 10 H ROISSY
 18 SEPTEMBRE REUNION BUREAU 10 H ROISSY
 27.28.29. SEPTEMBRE LACS ITALIENS
 02 OCTOBRE REUNION BUREAU 10 H ROISSY
 16 OCTOBRE CONSEIL D'ADMINISTRATION 10 H AEROCLUB DE FRANCE
 20 OCTOBRE REPAS TOULOUSE
 06 NOVEMBRE REUNION BUREAU 10 H ROISSY
 20 NOVEMBRE REUNION BUREAU 10 H ROISSY
 04 DECEMBRE REUNION BUREAU 10 H ROISSY
 18 DECEMBRE REUNION BUREAU 10 H ROISSY.

Nous espérons vous voir très nombreux au cours de ces différentes rencontres ,l'ambiance est toujours amicale et Concordienne.

Toutes nos réunions commencent à 10 heures avec possibilité de déjeuner, soit à l'AERO-CLUB DE FRANCE ou au restaurant du personnel à ME.QN ,selon la réunion, et se termine toujours avant 16 heures. Tous les adhérents peuvent y participer et sont les bienvenus.

7°RENOUVELLEMENT DU TIERS SORTANT du CONSEIL D'ADMINISTRATION

Conformément à l'article 5 des statuts les membres sortants du conseil d'administration étaient Mademoiselle et Messieurs :

Madeleine FOURNIER ,Pierre BOLLIET ,André CHAUMETON ,
 Jean-Pierre CAILLAUD, Bernard LAPIERRE, Jean-Claude CAPLOT,
 Claude POULAIN, Gérard CAILLAT, et Jacques SCHWARTZ.

Tous les candidats se sont représentés et ont été réélus.
 Félicitations à tous. Le vote s'est déroulé sous le contrôle de Messieurs;
 Henri RANTY, André BARBAROUX, et Claude POULAIN.

RESULTATS:

PRESENTS = 39
 VOTANTS = 109
 BULLETINS NULS = 2
 COTISATIONS PAS A JOUR = 19
 VOTES EXPRIMES = 88

Il est quand même regrettable de voir que sur un effectif de 222 personnes, seulement 109 aient voté et que 19 bulletins faisant partie des 82 pas à jour de cotisation, n'ont pas été pris en compte. Nous souhaitons très sincèrement et serions vraiment très heureux qu'un effort soit fait dans ce domaine car nous constatons cette année une dégradation assez importante ,alors qu'après les demandes de prélèvements automatiques nous pensions que cela s'améliorerait. Merci d'avance. (150 F x 82 =12300 francs)

finances se portent bien ,grâce à nos généreux bénévoles. Tous les détails du compte-rendu financier ont été commentés en séance.

Comme souligné plus haut nous ne pouvons pas dire que le prélèvement automatique ait été suivi par la majorité ,mais c'est un début et nous pensons que nos adhérents auront à cœur d'améliorer la situation et de nous simplifier le travail. J'insiste ; 84 adhérents n'ont pas encore réglé leur cotisation 2000.

4° COMPTE-RENDU TECHNIQUE DE L'EXPLOITATION ACTUELLE DE CONCORDE AIR-FRANCE :

Nous regrettons de n'avoir encore rien reçu à ce sujet, mais nous sommes plein d'espoir car de bonnes volontés se mettent en place et nous espérons pouvoir vous informer avant le tirage du prochain bulletin.

5° BULLETIN N°20:

N'hésitez pas à nous envoyer vos articles. Tout nous intéresse; histoires, contes, poèmes, dessins, peintures , souvenirs vécus, photos, légendes , recettes, astuces etc ...Nous vous rappelons que vous devez nous faire parvenir vos articles avant le 15 septembre pour le bulletin d'OCTOBRE et avant le 15 MARS pour la parution d'AVRIL.

notre bulletin est ce que nous le faisons et sera ce que nous le ferons. Merci à tous de bien vouloir nous aider , et surtout Merci à ceux qui nous aident déjà.

6° PROGRAMME DES DIFFERENTES MANIFESTATIONS PREVUES EN 2000/2001.

02 MAI REUNION BUREAU 10 H ROISSY
 16 MAI REUNION BUREAU 10 H ROISSY
 30 MAI VISITE SNECMA
 06 JUIN REUNION BUREAU 10 H ROISSY
 20 JUIN CONSEIL ADMINISTRATION 10 H ME.ON ROISSY
 05 SEPTEMBRE REUNION BUREAU 10 H ROISSY
 19 SEPTEMBRE REUNION BUREAU 10 H ROISSY
 26/28 SEPTEMBRE « LA CAMARGUE SAUVAGE »
 03 OCTOBRE REUNION BUREAU 10 H ROISSY
 17 OCTOBRE CONSEIL ADMINISTRATION AERoclUB DE FRANCE 10 H
 21 OCTOBRE REPAS TOULOUSE
 07 NOVEMBRE REUNION BUREAU 10 H ROISSY
 21 NOVEMBRE REUNION BUREAU 10 H ROISSY
 28 NOVEMBRE VISITE HOTEL DE VILLE
 05 DECEMBRE REUNION BUREAU 10 H ROISSY
 19 DECEMBRE CONSEIL ADMINISTRATION 10 H AERoclUB DE FRANCE

2001

03 JANVIER REUNION BUREAU 10 H ROISSY
 16 JANVIER CONSEIL ADMINISTRATION 10 H AERoclUB DE FRANCE
 20 JANVIER DINER AUX CHANDELLES 19 H ?
 06 FEVRIER REUNION BUREAU 10 H ROISSY
 20 FEVRIER REUNION BUREAU 10 H ROISSY
 06 MARS REUNION BUREAU 10 H ROISSY
 20 MARS REUNION BUREAU 10 H ROISSY

pas acquittés de leurs cotisations. Nous leurs conservons notre amitié et seront les biens venus lorsqu'ils désireront à nouveau nous rejoindre.

A/ COMPTE RENDU DE NOS ACTIVITES:

Vous avez pu lire dans notre dernier bulletin les détails de nos sorties 99/2000. Tout d'abord notre visite de l'Académie avec déjeuner au palais de la Mutualité en septembre , le déjeuner toulousain en octobre , la superbe sortie des marchés de Noël en novembre , notre dîner anniversaire sur les bateaux mouches en janvier, et enfin la visite du Sénat avec son déjeuner en février .Ce furent de bons moments de très grande amitié comme toujours où chacun est heureux de sentir cette complicité professionnelle, que notre BEL OISEAU BLANC a fait naître chez chacun de nous. Merci à toutes et à tous, vous êtes de plus en plus formidables.

Nous vous rappelons que vous pouvez assister à toutes nos réunions qui figurent dans la rubrique N°6 MANIFESTATIONS 2000/2001.

B/ LES COMMISSIONS:

Il nous est toujours très difficile d'avoir des contacts avec nos adhérents en activité et pour essayer d'améliorer la situation , nous rappelons aux responsables des RELATIONS SOCIALES qu'ils sont cordialement invités à toutes les réunions du conseil d'administration , ou du bureau , elles ont toujours lieu à 10 heures dans les salons de l'aéro-club de FRANCE, ou à ME.QN dans le hangar Concorde à ROISSY. (voir N° 6 MANIFESTATIONS 2000/2001)

C/ LES COTISATIONS:

Encore trop d'adhérents ont oublié de régler leurs cotisations. Nous demandons aux retardataires de bien vouloir faire un effort et nous remercions tous ceux qui ont fait celui de s'inscrire pour un prélèvement automatique. Nous savons que certaines banques n'ont pas accepté de vous rendre ce service gratuitement et nous en sommes désolés.

Nous vous rappelons qu'après 3 ANNEES NON REGLEES, les adhérents sont considérés comme démissionnaires .A ce jour 84 personnes n'ont pas encore réglé leur cotisation 2000.Cela nous coûte cher , (150F X 84 = 12600 F).pour savoir si vous êtes à jour, il suffit de vérifier votre carte d'adhérent, elle doit porter le timbre de l'année en cours. Si vous l'avez égarée ou abîmée, faites le nous savoir nous vous en ferons une autre.

2° OBJETS PUBLICITAIRES :

Vous pouvez commander auprès de notre Ami Léon FAVIEZ nos insignes, cravates, casquettes, tee-shirts, polos , auto - collants et parapluie « tome-pouce » à notre logo , vous ferez des envieux et une bonne action.

N'hésitez pas à nous contacter si vous avez des idées que vous aimeriez voir se réaliser. Merci à tous.

3° RAPPORT FINANCIER:

Vous pourrez retrouver tous les détails du compte-rendu financier 99 dans le bulletin N°19.Malgré les quelques retardataires irréductibles, nos

Paris le 10 MAI 2000

PROCES VERBAL DE L'ASSEMBLEE GENERALE

DU 18 AVRIL 2000



Le Président Philippe GIRARD souhaite la bienvenue aux 39 membres de l'A.P.CO.S. présents ,puis il les remercie, et remercie tout particulièrement les membres du bureau. Il déclare la séance ouverte à 10h30 et souligne que ce retard est dû au dépouillement des bulletins de vote.

1° LE MOT DU PRESIDENT.

le Président est heureux de constater que notre association continue de grandir, mais il s 'inquiète de sa pérennité .Il nous rappelle l'importance de nos réunions à PARIS en janvier, et à TOULOUSE en octobre ;IL souhaite que nous y participions de plus en plus nombreux. Il aimerait que du sang nouveau vienne seconder "les vieux BARBICHOUX" du bureau dans leurs différentes tâches, et il en profite pour faire appel une nouvelle fois aux bonnes volontés.

Puis ,il donne la parole au secrétaire-trésorier pour la suite de l'ordre du jour.

2° RAPPORT MORAL.

Notre association se porte "Apcosement " très bien. Nous comptons à ce jour 229 adhérents et sommes très heureux de constater que l'ambiance est toujours chaleureuse au cours de nos différentes réunions.

Malheureusement c'est avec beaucoup de tristesse et de regrets que chaque année nous sommes obligés de nous séparer de quelques adhérents qui ne se sont

qui s'est tenue au siège (nous avons
eu quelques images à la TV)... et
demain je dois (encore) m'absenter
pour aller en Isère.

J'espère que mon petit mot te
trouvera en pleine forme ainsi que
"les pangs" et toute ta famille.

Avec toute mon amitié ainsi
que pour tous les membres du bureau
et pour notre association.

Bien à toi Jean
JFB - causo

M. MERHECOÛ J. François
02 Place Olivier de Serre
Verges de la Thiule
77230 Dammariville en Brie

le 30/02/2020

Mon cher Gilbert,

Quand je pense à cette tragédie, à ce bel air, à nos copains navigants aux passages et à toutes les conséquences directes ou indirectes de cette catastrophe. J'ai les larmes aux yeux en l'écrivant ces lignes... et oui.

Je sais que l'on ne peut plus rien mais peut-être qu'au niveau de l'ARCOS vous avez décidé de faire quelque chose : flevus, même... et que oui-je. Hum... j'aimerais je le dirais que si l'on peut participer au peu compté au moi : j'apporterai ma modeste mais inévitable (vêta) participation.

Je n'ai malheureusement pas pu me rendre à la cérémonie AIR FRANCE

et rien ne peut nous
consoler, les auciens, les
actifs, si ce n'est notre
solidarité et notre profonde
amitié.

L'Espoir aussi que notre
bel oiseau blanc revolera
à Air France pour prouver
qu'il est et restera une
réussite technologique unique
au monde.

Je suis contente que British
Airways ait repris ces vols.

Concorde doit continuer
de vivre, dorénavant :

C'est notre souhait le plus
cher, nous qui sommes
si fiers d'avoir eu la chance
et l'honneur d'être PN
sur cette belle machine.

Bien tristement et
concordialement votre
(Plus que jamais.)

J'étais
Sur le Concorde de 76 à 87!

Yvonne Taillandier

Marseille
le 30/07/00

Chers Gilbert, Président,
et amis de L'APCOS,

N'ayant pu me rendre
à Roissy pour la cérémonie,
je tenais à vous dire, oh
combien, j'ai été en commu-
nion par la pensée, au
même moment et que j'ai
prié pour les victimes de
la terrible catastrophe ainsi
que pour leurs familles

Quelle rude épreuve pour
ceux qui restent aussi :

J'ai hélas connu cela.
Quel désarroi, que d'émotions
en évoquant nos souvenirs
la grande Famille AF que nous
sommes et endeuillé,

Et quand on est en deuil,
on aime se rapprocher de ceux
que l'on aime, de ceux qui comprennent -
C'est dur, et cependant dérisoire
à côté de ceux qui restent, mais
qui ont perdu quelqu'un dans cette tragédie -
C'est l'honneur!

Par moments, en y pensant
(et on ne fait, actuellement, que cela !)

On se prend à chialer, comme un gosse...

De tout coeur, Gilbert.

A très bientôt.

M.P. Gilbert

MICHEL GUINDOT
3 rue de CREVILLY

le 26/07/2000

14480 TIERCEVILLE

(En vacances...)

Mon Cher Gilbert

On voudrait dire quelque chose,

faire quelque chose qui répare tout...

On ne peut que ressentir, éprouver...

On se sent, véritablement, en deuil -

En deuil pour tous ceux qui y sont restés,

passagers, équipage, gens du sol ;

En deuil, pour AIR FRANCE ;

En deuil, pour l'APCOS ;

En deuil pour le Concorde....

NOS REMERCIEMENTS

Tous les membres du bureau de l'A.P.CO.S. tiennent tout particulièrement à remercier très sincèrement toutes les personnes qui nous ont encouragés ce 25 juillet qui restera gravé dans nos coeurs le restant de nos jours...Merci !Monsieur le PRESIDENT D'AIR-FRANCE ,Merci! Monsieur le DIRECTEUR GENERAL DES OPERATIONS AERIENNES ,vous avez eu une conduite exemplaire durant toutes ces dures et éprouvantes épreuves.Merci!Monsieur CHABERT,vous avez été un des rares journalistes à être objectif et compétent.Et, Merci à tous ceux et à toutes celles qui nous ont téléphoné ou envoyé un petit message bien amical, sympathique,Concordien et Apcosien.

Nous nous sommes permis de vous en faire partager quelques uns , car le moment n'est pas au découragement,nous devons nous serrer les coudes encore plus forts,pour que notre BEL OISEAU BLANC ,ne soit pas né pour rien.

Pour le bureau

Gilbert BARBAROUX



REPONSE DE MICHEL RETIF le 14 Septembre 2000

A

Monsieur Christophe **LABBE**
Et Madame Olivia **RECASENS**
Service Rédaction **LE POINT**

Monsieur , Madame ,

Il se trouve qu'il m'a été remis pour information, le numéro 1455 de l'hebdomadaire LE POINT daté du 4 Août 2000 qui relate la catastrophe du CONCORDE le 25 Juillet 2000.

La lecture de votre article intitulé RECIT MECANICIEN SUR CONCORDE a attiré mon attention et surtout mon étonnement.

En premier lieu celui d'apprendre, que le mécanicien supposé vous avoir raconté les coulisses d'un PARIS - NEW YORK ,l'ait fait anonymement, ce comportement n'est pas dans la tradition des gens de l'air.

Concernant ses déclarations, je suis surpris que la définition du plein de carburant à prévoir, soit pour lui une obsession. La quantité de carburant nécessaire pour un PARIS - NEW YORK est parfaitement définie compte tenu de la masse de l'avion et des conditions météo éventuelles.

Ensuite l'exécution du plein lui même, s'il présente quelques particularités, n'est pas en soit un problème comme cela semble être le cas dans votre article.

La détermination des paramètres de décollage définie par des tables ne présente pas de difficultés.

Dire que le CONCORDE est capricieux et fragile, est faux, il demande certes une attention plus particulière que certains avions, cela paraît évident, il ne faut rien exagérer!

C'est vrai, qu'il est préférable de n'avoir pas trop d'attente au décollage, il ne faut toutefois pas rouler vite, tout le monde comprend cela.

La gestion du carburant au cours du vol est parfaitement définie et n'a rien de démentielle, même dans les cas les plus critiques (exemple: descente de secours).

Il peut arriver qu'au cours des vols surviennent des pannes, sur certains systèmes, c'est le cas de tous les avions, mais la redondance est telle que la sécurité est toujours assurée.

Concernant les calculateurs à lampes, je pense qu'il faut prendre cette déclaration au deuxième degré!!

Au moment d'amorcer la descente la température peut éventuellement dépasser la normale, mais cela suppose la perte d'un ou deux groupes de conditionnement d'air, ce qui est très rare.

S'il y avait stress dans le cockpit avant l'atterrissage en conditions normales, c'est que l'équipage ne ferait pas corps avec son avion, ce qui est très improbable.

Certes l'avion CONCORDE a une vitesse d'approche plus rapide qu'un BOEING 747, et doit faire son approche avec du moteur, c'est aussi le cas du BOEING avec tous ses hypersustentateurs déployés.

Ma conclusion est, que le mécanicien qui est censé vous avoir informé, aurait mieux fait de choisir un autre métier.

Quant au CONCORDE je souhaite comme beaucoup, qu'après analyse des causes de l'accident et les modifications jugées nécessaires effectuées, qu'il reprenne rapidement du service.

Michel RETIF

Mécanicien d'essais en vol retraité.



Discours de Gilbert Rovetto
 Directeur Général des Opérations
 Aériennes

Cérémonie du 28 juillet 2000
 Siège Air France

à la mémoire de l'équipage,
 des passagers du vol AF4590 du 25 juillet
 2000

Allocution G. Rovetto - 28 juillet 2000

Mesdames, Mesdemoiselles, Messieurs, Chers Collègues, Chers amis,

Vous pouvez imaginer quelles peuvent être ma tristesse, mon émotion de me retrouver devant vous tous, personnel au sol, personnel navigant, tous unis dans ces circonstances si douloureuses.

Les mots seront toujours trop faibles pour exprimer cette douleur car cette épreuve nous a vraiment atteint au plus profond de nos coeurs.

Ce qu'il y a de plus difficile pour le responsable de la sécurité de l'exploitation aérienne que je suis, c'est d'être obligé d'admettre l'inacceptable. Malgré le professionnalisme de tous, cette catastrophe s'est produite. C'est un sentiment de profonde injustice que nous rencontrons face à ce destin, destin qui a rendu possible l'événement pour lequel depuis tant d'années, tous nos efforts, toute notre énergie, tout notre travail, ont été engagés en permanence pour que justement cela n'arrive jamais.

Nous savons tous que dans les métiers que vous représentez ici, le risque zéro n'existe pas, nous en sommes conscients, nous l'avons admis, nos Amis et Collègues disparus, leurs familles le savaient aussi.

Malgré cette réalité, malgré la foi en notre métier, malgré notre engagement pour nos missions respectives nous sommes atteints au plus profond de nous-mêmes et pour certains d'entre-vous, dans leur chair.

Christian, Jean, Gilles, Huguette, Anne, Brigitte, Florence, Hervé et Patrick.

Je vous connaissais, tous d'excellents professionnels, des êtres aux qualités humaines remarquables, vous avez été arrachés à la vie, à vos familles, à vos proches, arrachés à nous tous ici de la Compagnie Air France.

Chers Amis disparus, vous resterez toujours présents dans nos coeurs. Nous ne pourrions pas vous oublier.

Je sais que ce que vous attendez de moi, de là où vous êtes désormais, c'est que je remercie en votre nom tous ceux qui dans les minutes qui ont suivi l'accident, ont eu le courage de poursuivre leur mission : de continuer à entretenir nos avions, de les charger, d'accueillir nos passagers, de continuer à assurer les vols.

Merci à vous tous.



de jour, sauf peut-être l'hiver, où l'atterrissage à Roissy prévu vers 17h.30 se fait dans le crépuscule.

Je ferme les yeux quelques minutes pour me reposer, sans pouvoir m'assoupir. Je ne peux chasser de ma tête la conscience de cette porte que je ferme, et de cette autre, prestacieuse, que je vais ouvrir.

Dans quelques heures, je rangerai mes livres 340, avec soin, religieusement, plein d'émotion, avant de retourner à l'école dans quelques jours pour redécouvrir, dans le détail, les principes et contraintes du vol supersonique.

Ces six années sur 340 auront sans doute été celles qui auront le plus compté dans ma vie de pilote : découverte du long-courrier, très long-range- le tout dans une ambiance humaine remarquable et épanouissante.

6h.30- Parking - J'ai coupé les moteurs. Trafic très dense à l'arrivée. C'est une heure de pointe car de nombreux vols long-courriers arrivent à cette heure. Je n'ai eu aucune liberté de manoeuvre pour ma dernière approche. J'ai posé l'avion en douceur. Une mission de plus menée à terme. Je me sens ému et fatigué. Depuis six semaines, je ne détéle pas et je commence à accuser le coup. Il me faut du repos avant de commencer mes cinq mois de stage. Pas de vacances cet été, et il faudra avoir une forme au top.

Demain, j'entame le dernier volet de ma carrière, prévu pour 6 ans, si Dieu le veut.....

Christian Marty



me dans un four. Moi, à gauche, je suis presque à l'ombre. On voit la mer, à perte de vue, et moi, le désert, magnifique sous cet éclairage rassant.

Dans une heure, nous serons posés. Il fait nuit mais avec la pleine lune nous verrons mieux. Ce sera une aide.

Demain matin : footing au lever du jour, plage et gambas grillées pour le déjeuner. Puis sieste en vue d'un décollage à 1 h. du matin, heure de Paris. Toujours dur le retour de Dakar.

2 mai-

En définitive, pas de gambas le samedi. Des brochettes de poulet en remplacement ont fort bien fait l'affaire.

Comme toujours, difficultés à bien dormir avant le ramassage. Le départ est dur. Décollage à 1 heure du matin, heure française. C'est plus l'heure de dormir que de décoller un 340. C'est une des facettes difficiles du métier de pilote de ligne.

Nous sommes partis avec une demi-heure de retard à cause de problèmes de passagers aux filtres de police. C'est fréquent ici. Puis envol pour un retour par une nuit de pleine lune.

Quelques orages que nous survolons dans la région de Casa et de Tanger. Cela ne m'étonnerait pas que cette masse orageuse vienne intéresser le Sud-Est dans quelques jours. Il en est souvent ainsi. Il y a une heure nous avons eu des anomalies dans le système de navigation. La centrale inertielle avait accumulé une dérive anormale, puis ensuite une alarme a matérialisé un écart dans les calculs de position entre les deux systèmes de gestion de navigation. Effectivement une erreur de 7 milles est relevée sur la position calculée par le système N°1. Nous basculons sur le N°2. Un peu plus tard, le survol d'une zone plus dense en émetteurs radios au sol permet au système de se recentrer et de recalculer une position exacte. En 6 ans de 340, je n'avais encore jamais eu cette panne.

Madrid est sous les nuages. Nous devinons sa présence par la tache lumineuse qui éclaire la couche par en-dessous. Nous sommes en cap direct sur Biarritz. Je me sens pratiquement arrivé. Je réalise soudainement, malgré ma fatigue, que c'est non seulement mon dernier vol su 340, mais aussi ma dernière nuit en vol, car le Concorde vole surtout de jour. Un aller-retour New-York ne se fait qu'en vol



Le 30 avril 1999 - 17h.30 GMT-

Altitude : 11.000 m.
Vitesse : 820 Km/h
Position : 420 kms à l'ouest d'Agadir-

AIR FRANCE



Je vole actuellement vers DAKAR, pour la 3^{ème} fois en 2 semaines. Cette fois, par contre, vent de face assez fort. Nous arriverons environ avec un quart d'heure de retard, vers 20h.15 locale. (2 heures de plus pour Paris, soit 22h.15.).

Depuis l'Espagne, nous survolons des formations orageuses qui, heureusement, s'arrêtent en-dessous de notre niveau de vol. Le cap est sur les Canaries, plus particulièrement sur Las Palmas, que nous survolerons dans 40 minutes avant de nous diriger vers Nouadhibou.

DAKAR - cela évoque évidemment pour moi pas mal de souvenirs. Lorsque j'y suis revenu il y a quinze jours cela faisait environ 14 ans que je n'y étais pas retourné. Mais des gens de l'escale se souvenaient de moi et m'ont reconnu. Cela fait plaisir, et marque encore plus cette période de ma vie qui a été si cruciale et si grave pour moi. Que d'émotions et de réflexions ce retour vers ces lieux suscitent à chaque fois. Ineffaçables.

Aujourd'hui cependant, c'est encore plus fort, car c'est mon dernier vol sur 340, ma dernière rotation du mois, car demain soir il y aura le retour.

Mon co-pilote a choisi l'aller. C'est parfait car les deux fois précédentes, j'ai fait l'aller. Je serai vraiment très ému pour mon dernier atterrissage sur cet avion qui a tant compté pour moi. Tout ce qu'il faut pour le rater ! Si c'est le cas, il faudra que je pense à tous ceux que j'ai réussis.

18 h.30- Les Canaries sont derrière nous. Nous venons d'avoir quelques turbulences, puis une panne concernant un des deux systèmes de pressurisation. Après investigation, nous avons fait une réinitialisation du système, et il marche, maintenant.. Je préfère, car aux altitudes où nous volons, un problème, même mineur, sur la pressurisation est toujours à considérer avec sérieux.

Nouadhibou approche. Le soleil est par le travers droit de l'avion, déjà bas sur l'horizon. Mon co-pilote a baissé son rideau filtrant pour éviter que tout son côté droit ne chauffe com-

REPRESENTATION NATIONALE

Force et délicatesse, voici bien pour l'homme, la réplique mécanique prête pour des relations passionnelles.

Voulant faire partager son enthousiasme, il s'est impliqué dans le fonctionnement de la division Concorde en instruisant au sol, sur simulateur, en préparant avec minutie les vols présidentiels et les vols spéciaux. Son organisation précise et la chaleur humaine qu'il dégageait en firent un coordinateur hors pair entre tous les services de la compagnie pour assurer la réussite du premier tour du monde rapide du 12 octobre 1992 qui consacrait, non seulement le professionnalisme de l'ensemble des personnels de la maison, mais aussi sa patience et sa ténacité à magnifier Concorde. Il participa au second tour du monde avec le même engagement et succès.

Amoureux de la nature et de tout ce qui ravit les sens, il était l'ambassadeur subtil et fin de son Jura natal, si riche en produits du terroir qu'il ne manquait jamais d'amener, lors des petites fêtes qu'il organisait en escale ou ailleurs avec autant de talent qu'il exerçait son métier.

Il m'assista lors de mon dernier vol au cours duquel il refusa de faire son étape et me laissa au bonheur de piloter d'un bout à l'autre, sous son regard généreux et malicieux dont je garde la précieuse manifestation d'amitié.

Au revoir, Jean, frère de mission et de cœur.

Claude DELORME

(ex-Chef de Division Concorde)



Gilles Jardinaud tout jeune ingénieur débuta sa carrière à la SNECMA où déjà, il participa aux études et développement du moteur Olympus qui équipera le Concorde.

Il rejoint ensuite Air France comme Officier Mécanicien Navigant. Naturellement, son ouverture aux autres, son sens de la cause commune le font s'investir dans la vie associative et l'action syndicale.

Il sera élu délégué du personnel et deviendra après sa nomination l'un de nos experts en charge des « affaires instructeurs ».

Il sut transmettre l'amour du métier et les règles de l'art à de nombreux jeunes mécaniciens navigants en formation ou en qualification.

Ses multiples talents se révélèrent également dans la vie de tous les jours, entouré d'une famille aimée, au centre de laquelle il travaillait le bois ou s'essayait avec bonheur à la sculpture.

Gilles a trop tôt quitté cette terre et tous ceux qui l'aimaient. S'il existe un paradis des aviateurs, qu'il y repose en paix.

« Un seul être vous manque et tout est dépeuplé » dit le poète et c'est ce que nous ressentons tous. Nous nous associons à la peine de toutes celles et ceux qui ont perdu des êtres chers dans cette catastrophe.

Le président du SNOMAC

Claude BEAUP

*Christian MARTY, Jean MARCOT et Gilles JARDINAUD
viennent de disparaître aux commandes de leur Concorde.
Un dernier hommage leur est rendu au travers de ces quelques lignes...*

Christian vient de nous quitter.

Celui qui avait affronté les vagues de l'Atlantique,
« au corps à corps », dans une espèce de duel
démésuré,

Celui qui avait vaincu les sommets des plus hautes
montagnes autant par sa force d'athlète que par une
volonté inébranlable,

Celui qui parcourait à toute allure sur son VTT les
pentes escarpées,

Celui qui avait triomphé de tous ces défis sportifs,
autant des victoires sur soi-même que sur la nature
et les éléments, a été emporté par son amour pour
le vol.

Cette passion l'avait conduit à postuler, pour
terminer en apothéose une superbe carrière, sur
l'avion mythique et exigeant qu'est le Concorde.

Cet amoureux du vol « dépouillé », proche de celui
de l'oiseau, qu'il pratiquait en virtuose sur son
deltaplane ou en planeur, s'était pris de passion
pour la « Formule 1 » du ciel.

Il n'est qu'à voir le soin méticuleux avec lequel il
préparait chaque vol, sa soif d'en connaître
toujours plus sur cette machine complexe, son
plaisir visible lorsqu'il s'installait à la pointe de cet
éclair blanc, pour comprendre qu'il vivait un
nouveau bonheur et un nouvel accomplissement.

Jusqu'au dernier instant, il a lutté contre
l'inéluctable, sauvant ce qu'il pouvait encore l'être,
les vies des habitants de Gonesse.

Au-delà du sportif accompli, du professionnel
irréprochable, c'est un camarade merveilleux que
nos cœurs regrettent déjà.

Le destin est parfois trop injuste et trop cruel.

Tant pis si son extrême modestie, qui lui faisait fuir
des honneurs mérités, nous le reprocherait.

Mais il faut dire combien il était attachant par sa
gentillesse, sa courtoisie, son attention aux autres.

Refusant, comme gêné, les compliments qu'on lui
adressait, cet homme d'exception les prodiguait
aux autres, cherchant toujours à mettre en valeur le
travail de ses collègues.

Sa grande pudeur, cette élégance du cœur, faisait
qu'il exprimait peu ses sentiments profonds ; si
bien qu'en retour, nous n'avons peut-être pas su lui
dire le plaisir que nous éprouvions à voler avec lui
ou à le côtoyer et la grande estime que nous avions
pour ses qualités humaines et professionnelles.

Qu'il le sache et que, du haut de sa nouvelle
planète, ce « Grand Prince » veille désormais sur la
grande famille des navigants et sur les passionnés
de l'extrême, comme nous prions pour lui et pour
les siens.

Des PNT Concorde.



Jean était l'ami de tous, il est aussi associé à mes
meilleurs souvenirs de fin de carrière. Sa stature
sereine et rassurante ne préparait guère à ce départ
rapide, ce deuil.

Professionnel d'exception, il a trouvé dans ce bel
oiseau exigeant, la possibilité d'assouvir son besoin
d'absolu.

Equipage du vol AF4590 du 25/07/2000



CDB
Christian MARTY



OPL
Jean MARCOT



OMN
Gilles JARDINAUD

Hommage à l'équipage du Concorde

Les neuf membres de l'équipage du vol Concorde AF4590 ont été nommés chevaliers de la Légion d'honneur par un décret du Président de la République en date du 5 septembre 2000.



C/C
Huguette LE GOUADEC



HOT
Brigitte KRUSE



HOT
Florence
EYQUEM-FOURNEL



HOT
Anne PORCHERON



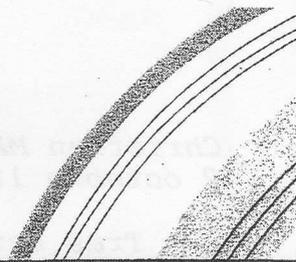
STW
Patrick CHEVALIER



STW
Hervé GARCIA

Concorde

Air France Group News • 29 July 2000



Homage

to the Concorde crew of flight AF 4590

**"During this ordeal, I know
I can count on your support
and solidarity, and that, united
in adversity, we will continue
to build the future of Air France."**

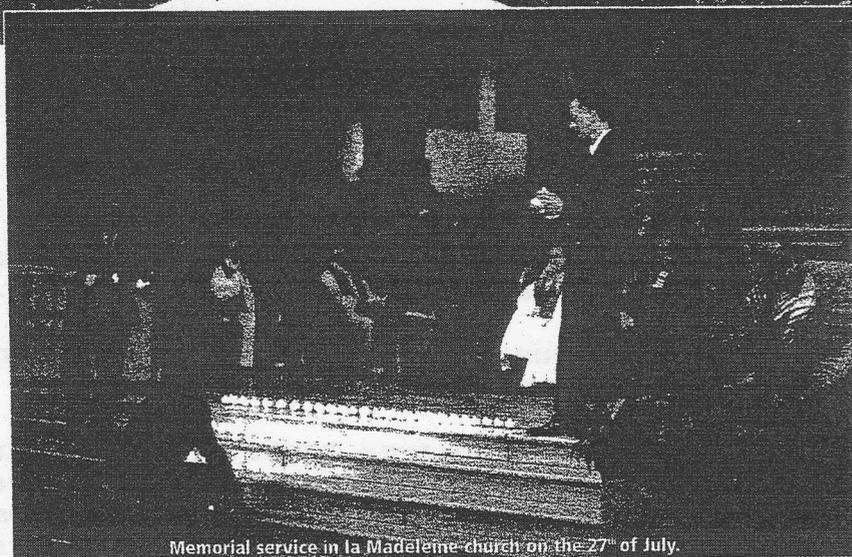
Jean-Cyril Spinetta

Memorial service at the Air France headquarters in Roissy on the 28th of July.

Crew members of flight AF 4590

- Captain Christian MARTY, born 12.11.45, joined Air France on 8.1.68.
- First Officer Jean MARCOT, born 14.6.50, joined Air France on 14.1.75.
- Flight Engineer Gilles JARDINAUD, born 24.3.42, joined Air France on 5.9.66.
- Purser Virginie-Huguette LE GOUADEC, born 16.2.64, joined Air France on 26.3.87.
- Stewardess Brigitte KRUSE, born 15.5.51, joined Air France on 30.5.77.
- Steward Patrick CHEVALIER, born 30.11.61, joined Air France on 12.3.90.
- Stewardess Anne PORCHERON, born 8.5.64, joined Air France on 11.12.91.
- Steward Hervé GARCIA, born 28.7.67, joined Air France on 28.11.94.
- Stewardess Florence EYQUEM-FOURNEL, born 30.8.72, joined Air France on 22.3.96.

Kristopher BEHRENS, retired member of local Air France staff, also died in the crash.



Memorial service in la Madeleine church on the 27th of July.

EQUIPAGE DU VOL AF 4590

Christian MARTY , Commandant de bord , a été qualifié Concorde le 2 octobre 1999;

Très actif en dehors de son métier, il faut rappeler qu'il a effectué :

- La première traversée de l'atlantique en planche à voile.*
- L'ascension de l'Annapurna sans oxygène.*
- Le record du monde de dénivelé en delta plane du haut du Kilimandjaro.*
- De nombreuses courses en VTT.*

Jean MARCOT , Officier Pilote , a été qualifié Concorde le 3 Février 1989.

Très actif au sein de la division Concorde où il avait un poste de chargé de mission, il a participé activement aux préparatifs des deux vols record de vitesse autour de la terre. Il faisait partie de l'équipage lors de chacun de ces vols.

Gilles JARDINAUD , Officier Mécanicien , a été qualifié Concorde le 29 Mars 1997.

Virginie LE GOUADEC . Chef de cabine Concorde, a été qualifiée sur l'avion en 1993 comme hôtesse avant de revenir comme chef de cabine en septembre 99.

Brigitte KRUSE . Hôtesse , Qualifiée Concorde en 1984 , très connue en raison de son ancienneté.

Florence EYQUEM-FOURNEL , Hôtesse , qualifiée Concorde en novembre 1999.

Anne PORCHERON , Hôtesse , qualifiée Concorde en mai 1995.

Patrick CHEVALIER , Steward , qualifié Concorde en avril 1997.

Hervé GARCIA , Steward , qualifié Concorde début 1999.

Après la disparition de nos camarades, différents articles leur rendant hommage ont été écrits.

Nous reproduisons ces témoignages très émouvants parus dans une revue syndicale.

Vous pourrez ensuite lire des réflexions écrites par Christian MARTY lors de son dernier voyage en A 340 , avant son départ en stage de qualification Concorde. Compte rendu spontané, état d'âme, la perspective de voler sur Concorde lui donnait beaucoup de bonheur.

Lors des obsèques de nos collègues, le plaisir de nous retrouver entre camarades d'équipage atténuait la tristesse ressentie; ces rencontres permettent d'évoquer les heureux moments passés avec les disparus.

Plus que jamais, l'existence de l'APCOS est indiscutable.

Christian Marty avait, dès sa qualification Concorde terminée, adhéré à l'APCOS. Notre amitié et son envie de faire partager sa passion et son amour de l'avion, avaient provoqué son engagement actif pour l'APCOS. Christian était prêt à entrer dans l'équipe dirigeante --- et vieillissante! Il avait compris la nécessité de coopérer activement pour la pérennité de l'association.

Je ne doute pas que, de là où tu es, Christian, tu fasses passer le message d'engagement à ceux qui veulent que l'esprit "Concorde" survive.

Il nous faut maintenant continuer à faire vivre l'APCOS. Nous allons poursuivre nos activités, nos réunions, en un mot, la marche de l'association.

Je suis certain que vous tous, nous suivrez, et que, même si le cœur n'est plus comme avant, le plaisir de nous rencontrer sera aussi grand.

Philippe GIRARD

Septembre 2000

Editorial

Notre grande famille Concorde est en deuil.

Plus que quiconque, nous ressentons la peine et l'injustice qui nous frappent de plein fouet.

Bien qu'étant possible - "un accident est toujours possible" - dit-on, jamais nous ne pouvions imaginer une telle tragédie, un destin aussi funeste à notre avion.

Un élément extérieur à l'avion - cette plaque métallique dont on parle - a déclenché cette catastrophe impensable, improbable et pourtant la dure réalité est là.

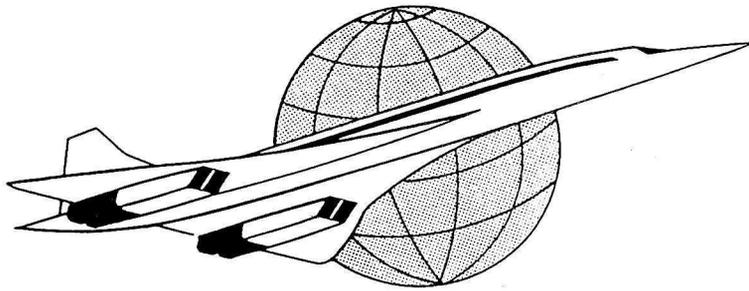
Cet enchaînement diabolique était tel que l'équipage, malgré le grand professionnalisme de chacun, n'a pu réaliser l'impossible.

La mort attendait nos passagers, les riverains, l'équipage.

Il nous fait supporter cette terrible épreuve. L'amitié, ressentie par chacun d'entre nous lors des nombreux échanges téléphoniques qui ont suivi cette catastrophe, aide à supporter le quotidien et prouve combien une association comme la nôtre est nécessaire

sonmaire

- 1 / - EDITORIAL DU PRESIDENT.
- 2 / - REPOSE DE Michel RETIF .
- 3 / - NOS REMERCIEMENTS.
- 4 / - PROCES VERBAL de l'ASSEMBLEE GENERALE du 18 avril 2000.
- 5 / - COMPTE-RENDU Du CONSEIL D'ADMINISTRATION Du ---
du 20 juin 2000
- 6 / - COMPTE-RENDU DE LA SORTIE « AMSTREDAM »
Geneviève BARBAROUX.
- 7 / - L'A.P.CO.S. EN VISITE AU MUSEE DE LA MARINE.
Martine TAILLANDIER.
- 8 / - Ô TEMPS ! REPRENDS TON VOL. Gérard FELDZER .
- 9 / - DO NEW'S . Hubert MICHAUT .
- 10 / - LE SOURIRE .
- 11 / - DEMANDE D'ADHESION .
- DEMANDE DE VIREMENT PERMANENT.



ASSOCIATION DES PROFESSIONNELS DE CONCORDE ET DU SUPERSONIQUE

FONDEE LE 26 JAN 1990

AERO-CLUB DE FRANCE - 6 RUE GALILEE 75116 PARIS

J.O DU 28 FEV 1990

MACH 2.02 > Directeur de publication : Philippe GIRARD - Directeur Adjoint : René DUGUET - Rédacteur en chef Gabriel AUPETIT - Comité de rédaction : Gilbert Barbaroux - Violaine Richard - Léon FAVIEZ - Henri RANTY. (publication bi-annuelle)

CONSEIL d'ADMINISTRATION

Pour les essais :

P.Bolliet
A.Doniguian
A.Chaumeton
C.Durand
H.Perrier
M.Rétif

Pour la ligne :

Ph.Girard
G.Barbaroux
G.Caillat
P.Cathala
R.Cathodeau
R.Duguet
L.Faviez
M.Fournier
P.Grange
J.P Lemoel
R.Machavoine
N.Meneveux
C.Poulain
H.Ranty
J.Schwartz

**Pour le personnel
au sol :**

G.Aupetit
P.L.Breil
J.P.Caillaud
J.C Caplot
B.Combelles
B. Lapierre

COMPOSITION DU BUREAU

Président : Philippe GIRARD
Présidents d'honneur :
Fernand ANDREANI et André TURCAT
Membres d'honneur
Gérard FELDZER
Poisson QUINTON
Vice-présidents
Michel RETIF
Gabriel AUPETIT
René DUGUET
Secrétaire-trésorier : Gilbert BARBAROUX
Secrétaire-adjoint : Léon FAVIEZ
Trésorier-adjoint : Pierrette CATHALA

LISTE DES COMMISSIONS

COMMISSION DES STATUTS

P.L BREIL-H.RANTY-L.FAVIEZ

COMMISSION DES ACTIVITES CULTURELLES

R.DUGUET-G.AUPETIT
M.FOURNIER-M.RETIF-A.BARBAROUX

COMMISSION TECHNIQUE

R.MACHAVOINE-H.PROTIN

**COMMISSION DES COMMUNICATIONS
ET DES RELATIONS EXTERIEURES**

A.MOYAL-M.TAILLANDIER
N.MENEVEUX-M.FOURNIER

COMMISSION INFORMATIQUE

J.P.LE MOEL- L.FAVIEZ
C. POULAIN - G.BARBAROUX

CHARGE DE MISSION

Suivi technique CONCORDE

H.PROTIN

Suivi opérationnelle CONCORDE

R.BERAL

L'avenir du supersonique

R.MACHAVOINE - H.PERRIER

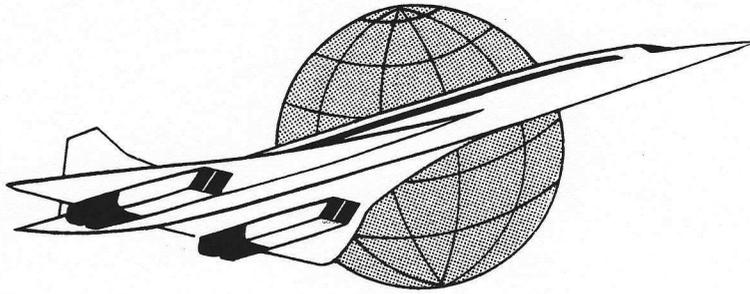
L'histoire de CONCORDE

J.P LE MOEL

Objets publicitaires

R.DUGUET ■ G.BARBAROUX

But de l'association (extrait du statut) : Grouper en une étroite solidarité tous ceux qui appartiennent ou ont appartenu par leur profession à la mise en service, et à l'exploitation de CONCORDE ; et participé au développement de l'Aviation Supersonique.



**ASSOCIATION DES PROFESSIONNELS DE CONCORDE
ET DU SUPERSONIQUE**

FONDEE LE 26 JAN 1990

AERO-CLUB DE FRANCE - 6 RUE GALILEE 75116 PARIS

J.O DU 28 FEV 1990

PARIS, le 28 AVRIL 1999

Cher(e) Ami(e),

Comme beaucoup l'ont souhaité, nous vous proposons un virement permanent de vos cotisations. Pour cela il suffit que vous remplissiez à votre convenance le questionnaire suivant, que vous y joignez un RIB et que vous adressiez le tout à votre banque. Merci d'avance cela nous simplifiera la tâche et nous évitera des rappels contrariants.

DEMANDE DE VIREMENT PERMANENT

NOM.....PRENOM.....

Autorise ma Banque.....

Compte Numéro.....

à VIRER chaque année, à partir du 01 janvier 2000,
(et entre le 31 MARS), la somme de 150 francs
le.....de chaque année.

Pour le compte livret A.P.CO.S.
Banque 30002 du CREDIT LYONNAIS
Guichet 00811
NUMERO 201670 U.

RIB 67

Agence KLEBER

102 Ave KLEBER 75116 PARIS

TEL:0144053130

FAX:0144053158

A.P.CO.S. Chez Mr Gilbert BARBAROUX

25/27 Bd ARAGO 75013 PARIS

date et signature