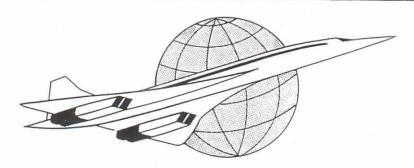


ASSOCIATION DES PROFESSIONNELS DE CONCORDE ET DU SUPERSONIQUE

#### DECOLLAGE du F-BVFB

#### Pale Strassie Strassie





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

FONDEE LE 26 JAN 1990

**A.P.CO.S.** Gilbert BARBAROUX 25/27 Bd ARAGO 75013 PARIS apcos.gb@wanadoo.fr

J.O DU 28 FEV 1990

WACH 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 :

Pour la ligne :

P.Bolliet Ph.Girard
A.Doniguian G.Barbaroux
A.Chaumeton G.Caillat
C.Durand P.Cathala
H.Perrier R.Cathodeau
M.Rétif R.Duguet

R.Duguet L.Faviez

Pour le personnel au sol :

M.Fournier
P.Grange
J.P Lemoel
R.Machavoine
N.Meneveux
C.Poulain
H.Ranty

J.Schwartz

J.C Caplot B.Combelles B. Lapierre

G.Aupetit

J.P.Caillaud

P.L.Breil

COMMISSION DES COMMUNICATIONS
ET DES RELATIONS EXTERIEURES
AMOVAL M. TALLIANDERS

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

R.DUGUET-G.AUPETIT

COMMISSION TECHNIQUE

R.MACHAVOINE-H.PROTIN

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

LISTE DES COMMISSIONS

COMMISSION DES ACTIVITES CULTURELLES

M.FOURNIER-M.RETIF-A.BARBAROUX

COMMISSION DES STATUTS
P.L BREIL-H.RANTY-L.FAVIEZ

#### 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 crétaire-trésorier : Gilbi

Secrétaire-trésorier : Gilbert BARBAROUX Secrétaire-adjoint : Léon FAVIEZ Trésorier-adjoint : Pierrette CATHALA

#### 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 dévelop-pement de l'Aviation Supersonique .

#### sor naire

- 1/- EDITORIAL DU PRESIDENT et POEME.
- 2 / C.R Du CONSEIL D'ADMINISTRATION du 20 février 2001
- 3/- RAPPORT FINANCIER 2000.
- 4 / AUX PORTES DE LA CAMARGUE. Geneviève .BARBAROUX
- 5/-18 ANS DE CARRIERE SUR CONCORDE.
- 6 / REUNION TOULOUSAINE. M.RETIF
- 7/- DINER AUX CHANDELLES du 20 JANVIER. G.BARBAROUX
- 8 / AMATEURS DE JAZZ.
- 9 / LE POINT SUR L'ENQUETE . E.CHEMEL
- 10 / LES " SPACE COW-BOYS" lu pour vous dans « VALEURS »
- 11 / VISITE de l'Hôtel de Ville de PARIS.Geneviève BARBAROUX
- 12 / CHANGEMENTS IMPORTANTS à NOTER.
- 13 / DEMANDE DE VIREMENT PERMANENT.
- 14 / DEMANDE D' ADHESION.



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

(Gilbert BARBAROUX) 25/27 Bd ARAGO 75013 PARIS 01 45 35 55 47 apcos.gb@wanadoo.fr

Mars 2001

#### **EDITORIAL**

L'an 2000, fêté fastueusement dans le monde, restera pour nous, l'année la plus noire de l'aviation, l'année la plus cruelle pour notre Concorde et son équipage.

2001: que cette année retrouve notre avion en vol sur New York et qu'il reprenne la place qu'il n'aurait jamais dû quitter.

Les résultats des différents essais peuvent conforter notre optimisme.

La remise en vol sera une victoire de plus, chèrement gagnée par Concorde.

Le sacrifice sublime de nos camarades sera glorifié par ce nouvel essor.

Notre association se porte bien. Nous sommes à ce jour 242, malgré quelques démissions volontaires ... ou obligées pour les mauvais payeurs. Nous étions 225 au début de l'année 2000.

Notre équipe active s'est étoffée de nouveaux membres, jeunes retraités. Leurs compétences soulagent grandement nos « informaticiens ».

Cette arrivée de volontaires actifs au sein de l'équipe, et la présence de jeunes nouveaux adhérents rencontrés lors du repas du 20 janvier me donnent confiance dans l'avenir.

Notez que notre adresse a changé, et que le courrier traditionnel ou électronique arrive chez Gilbert Barbaroux.

L'organisation de nos différentes rencontres, repas, voyages, visites, est le fruit du travail de Madeleine Fournier et d'André Barbaroux. Beaucoup de temps passé, beaucoup de démarches. Un résultat plus que satisfaisant. Au nom de tous, je les en remercie.

Comme l'année passée, je vous redis que l'A.P.CO.S n'est, ni le président, ni le conseil d'administration, mais vous tous, actifs, retraités, qui, avec votre détermination, gardez cet enthousiasme qui vous anime et qui nous fait aimer Concorde.

Philippe GIRARD

PS: Je souhaite que vous ressentiez autant d'émotion que celle que j'ai éprouvée en lisant ce très beau poème,

L'oiseau et les hommes écrit par Philippe Espérandieu, agent du service communication de la direction générale des opérations aériennes d'Air France.

#### L'oiseau et les hommes

Ils partaient, conquérants d'éther et de soleil, Les yeux toujours brillants aux étoiles pareils, S'appuyant sur les vents pour en faire une route, Bienveillants, attentifs, de l'avant jusqu'aux soutes.

C'étaient des chevaliers, nobles et généreux, Dans leur grand vaisseau blanc qui écourtait les cieux ; Accueillants, rassurants, avec un beau sourire, Ils rapprochaient les terres et ça les faisait rire...

Leur vaisseau ? Un oiseau, du plus blanc, du plus pur Que l'homme ait façonné, un rêve des plus sûrs Dans l'imagination à jamais si fertile Qui voyait s'envoler le plus sauf des asiles.

Des mortels sans compter prenaient du temps au temps Pour sans cesse chérir l'oiseau au fil des ans, Chacun savait sa place et chacun savait faire Comme pour son enfant les gestes salutaires.

Car il devait voler, ce vaisseau de métal, Franchir toutes les mers dans un bruit infernal; Pourtant c'est vers le ciel que son beau fuselage Se dressait, orgueilleux, en froissant les nuages.

Aussi, jour après jour, toute l'humanité
Qui cajolait ses flancs pouvait se rassurer :
Ceux qui feraient voler dans un cri de victoire
L'oiseau fier et vibrant concouraient à sa gloire!

Capable d'arriver avant d'être parti, Le vaisseau immortel se savait endurci. On lui avait donné un nom bien à sa place, On l'avait baptisé pour qu'il frôle l'espace: Et c'était chaque jour un moment de fierté Que d'assister, ému, à l'envol familier ; La caresse de l'air donnait à sa voilure Qui s'arrachait du sol une habile cambrure!

Il partait, revenait ; on le voyait souvent Taquiner de son bec les lointains continents. Parfois, pour son orgueil, c'était le tour du monde, Mais c'était enfantin puisque la Terre est ronde...

Je l'ai vu, comme vous, s'élever dans les cieux, Et j'aime, comme vous, son voilage audacieux, Jamais je n'aurais cru qu'un jour le sort se fâche Sur cette nef du ciel aux si belles attaches...

Ils partaient, revenaient, mais il en manque neuf.

Je suis triste ce soir, mon cœur est un peu veuf:

La souffrance des uns naît d'absence des autres,

Et l'on n'est jamais soi quand on n'est pas un autre...

Philippe Espérandieu, 6 août 2000



#### A.P.CO.S.

#### **REUNION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION**

<u>Président ; Philippe GIRARD.</u> Secrétaire - Trésorier ; Gilbert BARBAROUX.

Veuillez trouver ci-joint le compte-rendu du conseil d'administration du 20 février 2001 qui s'est tenu dans le salon du restaurant « Le lutèce » de l'hôtel de ville.

Etaient présents :

Philippe GIRARD, Claude POULAIN, Roger CATHODEAU, René DUGUET, Madeleine FOURNIER, Gilbert BARBAROUX et en auditeur libre; Martine TAILLANDIER des communications et des relations extérieures, André BARBAROUX des activités culturelles, et Louis RAYNAL.

Etaient représentés :

Pierre GRANGE ,Pierre – Louis BREIL ,Bernard LAPIERRE , Léon FAVIEZ , Michel RETIF , Claude DURAND, Azad DONIGUIAN , Pierre BOLIET , Nicole MENEVEUX, Henri RANTY, Gérard CAILLAT ,Fernand ANDREANI ,Pierrette CATHALA ,Gabriel AUPETIT ,Raymond MACHAVOINE

6 présents + 15 pouvoirs = 21 représentés. Le quorum étant atteint ,notre Président ouvre la séance à 10 h30.

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. Il rappelle notre désir de ne plus fréquenter l'aéroclub de France lors de nos réunions du conseil d'administration(location de salle trop chère) et trouve notre nouvel endroit très agréable .Il rappelle aussi notre nouvelle adresse :

A.P.CO.S.
GILBERT BARBAROUX –
25/27 Bd ARAGO 75013 PARIS
Tél; 01.45.35.55.47.
E.mail; apcos.gb@wanadoo.fr

#### ORDRE DU JOUR :

#### L 'ACCIDENT DU 25 JUILLET:

Notre président nous commente les informations que Monsieur Henri PERRIER nous avaient faites lors de notre dîner aux chandelles du 20 janvier. Il semblerait que tous les espoirs soient permis pour qu'un jour nous revoyons notre bel oiseau dans le ciel ???Du coté DM, il semblerait que les avions soient maintenus en état de vol, que les visites prévues soient en cours, c'est bon signe car les essais à ISTRES se sont avérés satisfaisants.

#### 1 /-COMPTE-RENDU DE NOS DERNIERES ACTIVITES :

Vous pourrez lire dans ce numéro le compte-rendu de notre voyage en Camargue Voyage fort bien organisé, très sympathique et sous un ciel qui aurait peut-être pu être, un peu plus bleu...

Vous pourrez lire aussi dans ce bulletin le compte-rendu du repas toulousain ,qui a fait faire beaucoup de soucis à notre Ami , Michel RETIF, tellement il y avait de participants. Notre sortie à Hôtel de ville, le 07 décembre, fut encore une belle réussite où l'on peut reprocher quand même l'absence du Maire ( quoique notre gentille et très intéressante guide nous ait transmis ses respects et félicitations) et la durée du circuit (un peu court). Le Déjeuner dans les salons du Lutèce (endroit réservé aux personnalités) a été remarquable , nous y retournerons.

Vous trouverez aussi le compte rendu de notre dîner aux chandelles du 20 janvier ,où je crois que pour beaucoup d'entre nous , fut une excellente soirée.

Et pour finir, l'émouvante cérémonie donnée à notre dame de Lorette en l'honneur des disparus dans la catastrophe du 25 juillet, où assistèrent de nombreuses personnalités.

#### 2 /-BULLETIN NUMERO 21.

Il est presque prêt et devrait sortir à la date prévue.

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.

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 .

A ce sujet veuillez avoir la gentillesse de nous <u>prévenir lors de vos changement d'adresses</u>, car ce sont des courriers qui reviennent tardivement et que nous essayons de vous renvoyer, (pas toujours à la bonne adresse?) et ce sont des frais postaux importants pour notre budget...<u>N'OUBLIEZ PAS DE NOTER NOTRE NOUVELLE ADRESSE</u>.

#### 3 /- LES COMMISSIONS:

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

<u>STATUTS</u> : 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.

#### <u>ACTIVITES CULTURELLES</u>: 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. Nous espérons vous voir très nombreux.

#### TECHNIQUE: Raymond MACHAVOINE - Hubert PROTIN -

Vu les évènements, nous resterons à ce sujet silencieux jusqu'à ce que de nouvelles informations officielles nous parviennent. Dès que cela sera possible Monsieur Hubert PROTIN nous fera un petit résumé de la situation, que nous vous ferons parvenir.

#### 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'une ou à l'autre, ou 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 - Claude POULAIN - Gilbert BARBAROUX - Hubert MICHAUT -

Cela va très bien maintenant, il nous reste encore beaucoup à faire "Mais nous ne désespérons pas "et vous pourrez constater par vous même que nous avons raison .N'oubliez pas que vous pouvez nous joindre sur notre E.mail si vous le désirez :

apcos.gb@wanadoo.fr

#### 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 4 de nos amis, qui ne se sont pas acquittés de leurs cotisation, Pour pouvoir prendre part au vote de l'assemblée générale il faut être à jour de ses cotisations

N'oubliez pas 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 <u>BANQUE</u> pour obtenir un virement permanent.

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

ATTENTION .Nous venons de changer d'adresse de banque et donc de numéro de compte veuillez le signaler à votre banque pour que le nécessaire soit fait. :

Pour le compte livret A.P.CO.S.

CODE BANQUE 30002 du CREDIT LYONNAIS

CODE GUICHET 00425

COMPTE NUMERO 0000215966

CLE RIB 94

Agence PARIS PORT ROYAL

22 Ave des Gobelins 75005 paris Tél :01.44.08.82.82

A.P.CO.S. chez Gilbert BARBAROUX -25/27 Bd ARAGO 75013 PARIS

Pourtant nous comptons à ce jour encore 67 adhérents pas à jour de 2000 (150Fx67= 10050F)qui manque dans la caisse.

#### 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 № 18. Mr. Jean-Paul LE MOEL- 39 rue de Courdiec-56340 CARNAC

Tel: 02.97.52.72.98 - fax: - E mail; mailto.jplemoel@wanadoo.fr

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

Nous avons aussi l'intention de faire faire des clips pour foulard féminins, l'affaire est en tractation. Faites nous savoir si cela vous intéressent ou si vous avez d'autres idées.

#### 6/- MANIFESTATIONS 2001:

06 MARS Réunion bureau 10 H CDG

20 MARS Réunion bureau ORY 10 H

29 MARS Visite de la Basilique Saint DENIS et déjeuner.

03 AVRIL Réunion bureau CDG 10 H

18 AVRIL Réunion bureau ORY 10H

#### 24 AVRIL ASSEMBLEE GENERALE 10 H AEROCLUB DE FRANCE

03 MAI Réunion bureau CDG 10 H

22 MAI Réunion bureau ORY 10 H

28 au 30 MAI sortie LOIRE ATLANTIQUE et GRANDE BRETAGNE.

06 JUIN Réunion bureau CDG 10H

14 JUIN visite de Montmartre et déjeuner dans le jardin.

19 JUIN Réunion bureau ORY 10H.

VACANCES BIEN MERITEES

04 SEPTEMBRE Réunion bureau CDG 10H

18 SEPTEMBRE Réunion bureau ORY 10H

27 au 29 SEPTEMBRE Visite des LACS ITALIENS

02 OCTOBRE Réunion bureau CDG 10H

16 OCTOBRE CONSEIL ADMINISTRATION 10H Salons du Lutèce (H.V).

20 OCTOBRE DEJEUNER TOULOUSE

06 NOVEMBRE Réunion bureau CDG 10H

08 NOVEMBRE Visite des Halles et déjeuner sur place.

20 NOVEMBRE Réunion bureau ORY 10H

04 DECEMBRE Réunion bureau CDG 10H

18 DECEMBRE Réunion bureau ORY 10H

03 JANVIER Réunion bureau CDG 10H

15 JANVIER Réunion bureau ORY 10H.

#### 26 JANVIER DINER 12 ième ANNIVERSAIRE

#### 7/- QUESTIONS DIVERSES:

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

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 1250 F ce qui nous donne la possibilité de faire notre assemblée générale dans leurs salons. Pour ce qui est du conseil d'administration les membres ont décidé à l'unanimité de faire les 2 réunions annuelles dans le salon du LUTECE de l'hôtel de ville où nous avons été très bien accueillis ,et où l'on pourra déjeuner après la séance .Quant à la solution des vieilles tiges , c'est toujours en attente . Notez dès à présent que notre première réunion de bureau se tiendra toujours le premier mardi de chaque mois( sauf si c'est un lendemain de fête ce sera le mercredi) à ROISSY . Notre deuxième réunion se tiendra dans les mêmes conditions ,le troisième mardi mais à ORLY. Et toujours à 10 heures.

le Président très heureux, remercie tous les participants et lève la séance à 12 h35.Les commentaires se sont poursuivis pendant le déjeuner qui s'est tenu dans le salon particulier du Lutèce.

I F PRESIDENT

Philippe GIRARD

LE SECRETAIRE/TRESORIER

Gilbert BARBAROUX

#### A.P.CO.S.

Le 22fevrier2001

#### **COMPTE-RENDU FINANCIER 2001.**

Du premier janvier au 31 décembre 2000

L'association compte à ce jour 241 personnes, dont 2 Présidents ,2 Membres d'Honneur, 2 Membres à vie et 8 veuves, ce qui porte l'effectif à 241-14=227.

5 n'ont pas réglé 98, 99.e t 2000 17 n'ont pas réglé 99.et 2000 31 n'ont pas réglé 2000 227 – 31 = 196 adhérents étaient à jour.

Nous vous rappelons que les cotisations doivent être réglées entre le PREMIER JANVIER et le 31 MARS de chaque année. Il vous est facile de contrôler si vous êtes à jour en vérifiant si vous êtes en possession de la vignette de l'année, que vous devez coller sur votre carte d'adhérent.

Tous les adhérents n'ayant pas réglé leur cotisation pendant 3 ans sont considérés comme démissionnaires et ne recevrons plus aucun courrier de notre part. Nous vous rappelons que chacun doit être en règle avec le trésorier pour PARTICIPER AUX VOTES.

Les efforts de chacun, le bénévolat de tous et la générosité des autres, durant ces 11 années, ont fait que nos finances se portent assez, bien

N'oubliez pas que nous passons à L' EURO début 2002 et pensez à faire le nécessaire auprès de vos banques pour les virements permanents la, cotisation étant de 2 5 EUROS .(voir feuille jointe en fin de bulletin)

Nous sommes heureux de voir que déjà beaucoup d'entre vous ont opté pour le prélèvement automatique, cela nous simplifie énormément la vie ,malheureusement beaucoup n'ont pas encore pris cette solution .Nous constatons aussi que les abstentions sont en sensibles diminutions .Bravo! et Merci à tous ceux qui pensent au trésorier en réglant leur cotisation en temps voulu.

Dans l'espoir de vous voir très prochainement, nous vous prions de croire Cher(e) Ami(e) à notre entier dévouement et à nos sentiments les plus cordiaux.

Le Secrétaire - trésorier

Gilbert BARBAROUX

#### **BILAN FINANCIER ANNEE 2000**

RECETTES 2000	
COTISANTS =241-14=227	150Fx227 =34050 F
INTERETS 2000	$= 1204,35 \mathrm{F}$
VENTE OBJETS PUBS	= 7410,70  F
TOTAL	= 42665,05 F
AVOIR	2000
AVOIR 1999	= 49652,06 F
RECETTES	$= 42665,05 \mathrm{F}$
TOTAL	= 92317, 11 F
DEPÊNSES	2000
FOURNITURES	= 8632,57 F
POSTE	$= 11786,09 \mathrm{F}$
OBJETS PUBS	$= 13688,10  \mathrm{F}$
POURBOIRES	$= 3930  \mathrm{F}$
CANTINES	$= 1550  \mathrm{F}$
DEJEUNERS INVITES	$= 3313,75 \mathrm{F}$
DIVERS	= 4997 F
TOTAL	=47897, 51 F
BILAN POUR L	'ANNEE 2000
TOTAL DES AVOIRS 2000	= 92317, 11 F
TOTAL DES AVOIRS 2000 TOTAL DES DEPENSES 2000	$= 47897, 51 \mathrm{F}$
AVOIR AU 01 JANVIER 2001	= 44419, 60 F

#### Du 26 au 28 septembre 2000

#### **AUX PORTES de la CAMARGUE**

<u>CE 26 SEPTEMBRE</u>, un petit groupe de 33 APCOSIENS-NORDISTES arrivent vers 12 h 10 à NÎMES, aux portes de la CAMARGUE.

Avec notre jeune guide ANNE, et GILBERT notre chauffeur, nous allons directement au « RESTO », après un rapide passage au couvent des Ursulines, sans purgatoire nous voilà au PARA-DIS, « LE PARADIS DU COUVENT », notre première halte, où nous dégustons une bien délicieuse brandade, spécialité culinaire de NÎMES.

#### APRÈS-MIDI - TOUR PANORAMIQUE de la Ville.

Dans les armoiries de Nîmes figure encore le crocodile enchaîné, symbole de la conquête de l'Egypte et de son Nil par les légionnaires devenus citoyens nîmois.

- Est-ce pour cela que LACOSTE a pris le même symbole?

<u>LES ARÈNES</u> – Amphithéâtre, frère jumeau de celui d'ARLES, se classe au 20 ème rang parmi les 70 amphithéâtres romains retrouvés dans le monde. Mieux conservé que son frère, il se transforme à l'occasion pour les spectacles musicaux. Chaque mois de juin, la FÈRIA et ses corridas attirent beaucoup de monde.



<u>MAISON CARRÈE</u> – Ce Monument temple est en réalité rectangulaire – 26 m de long – 15 m de large – 17 m de haut – bizarrement appelée « MAISON CARRÈE », sert maintenant pour des Expositions et des Réceptions.

JARDINS DE LA FONTAINE – Joli jardin que surplombe la TOUR MAGNE qui englobe la SOURCE NEMAUSUS formant un miroir d'eau, avant d'alimenter les bassins et le canal.



<u>CONTINUATION VERS ARLES</u> – Merveilleuse petite ville, une des plus pittoresques de France, s'enflammait l'auteur des « Lettres de mon moulin ».

C'EST LE PAYS D'ARLES - Tel que l'a défini Frédéric MISTRAL en parlant de la CA-MARGUE, il disait:

« Entre MER - RHÔNE et DURANCE,

Il fait bon vivre! DIEU le sait ... »

« FAI BON VIENCE, DIOU LOU SAUF ...

Entre MAR-ROSE et DURANCO, »

En Arles, MISTRAL, DAUDET, GOUNOD et BIZET ont mis autour de l'Arlésienne, une auréole de poésie et de musique.

LES ARÈNES - Datent, elles aussi de la fin du 1er siècle de notre ère, pouvant recevoir 21.000 spectateurs, mesurant 136 m sur 107 m. Chaque étage comporte 60 arcades. De la tour qui domine l'entrée, on peut apprécier une vue d'ensemble du monument et une vue intéressante sur la ville.

PRÈS DE LÀ, l'EGLISE Ste TROPHINE - Reconstruite en partie au XIV ème siècle. Quelques petits pas dans les rues étroites du Centre Ville pour arriver chez le MAÎTRE CHARCUTIER local, spécialiste du saucisson de taureau.

- A votre avis, combien font six saucissons? En Arles?

- Combien font ces six saucisses et ces six saucissons là?

- C'est six sous, ces six saucisses et c'est six sous, ces six saucissons là. Si vous le dites TRÈS, TRÈS VITE, sans erreur, vous paierez moitié prix!

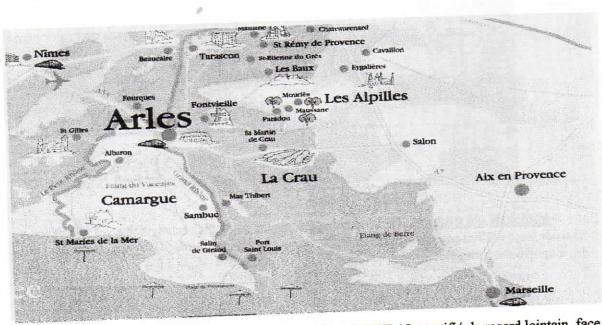
Nous avons souvent entendu cette question:

- Pourquoi dit-on: en ARLES

(-EN AGEN?)

en AVIGNON et pas (-EN AJACCIO?) Intéressante question. Employé dans les Textes anciens? En Avignon, en Arles, en Argos où en Epidaure etc... employé en « terme d'environs » lorsque l'ancien domaine pontifical était en Avignon (1274 - 1791). C'était à cette époque « de toute la région » dont on parlait plus précisément Maintenant l'on dit plus couramment à Avignon, à Arles.

En chemin, on s'offre une escale picturale à la Fondation Vincent Van Gogh.



PLACE DU FORUM - Nous retrouvons Frédéric MISTRAL stratifié, le regard lointain, face au café jaune peint par VINCENT en 1888, sous le ciel étoilé.

C'est l'heure de nous installer à l'HÔTEL EUROPA, de style MAS provençal, à la sortie de la ville.

#### MERCREDI 27 - LA CAMARGUE ET LES TAUREAUX.

Sans besoin de fanfare, nous avons pris le petit déjeuner avant d'aller faire notre marché provençal à Arles. Mais, nous avons attendu la suite du programme pour remplir nos cabas.

Je ne suis pas certaine que MADELEINE ait trouvé le bon format pour y ranger ses emplettes ? Elle était bien hésitante devant l'étalage ... était-ce la couleur, le format ? ...

L'odeur des épices, l'accent plein de soleil sont bien typiques à cette région. Au passage, nous avons surpris une conversation animée, où un Monsieur avait une contrariété financière ... nous avons cru comprendre que sa femme lui avait fait une liste d'achats plus longue que d'habitude et que «les fonds manquaient ». La marchande devait bien le connaître et l'a inscrit sur son petit carnet, à la revoyure, dit-elle, avé l'accent.

Un petit orage a bien voulu rafraîchir l'atmosphère pendant ce parcours à ciel ouvert.

#### VERS 11 HEURES - ARRIVÈE A LA MANADE.

« Les Grandes Cabanes du VACCARÈS » - « Le MAS du MÈNAGE » -

Propriété privée, implantée au cœur du PARC REGIONAL.

Accueil chaleureux du MANADIER, Jean-Claude CLAUZELLE. Commentaires détaillés sur les spécificités du Domaine.

#### VISITE DE LA MANADE (Troupeau de taureaux).

En chariot tracté – cahin – caha – au milieu des « ENGANES » et des marais, ATTENTION nous dit-il, c'est glissant comme sur du verglas par temps de pluie, c'est le cas aujourd'hui, et s'il en TOMBE UNE, je serai celle-là, c'est fait! Sans dommage.

Démonstration de dressage et d'agilité des chevaux camarguais dans le travail quotidien.

<u>FERRADE</u> des jeunes taureaux de 1 an, les anoubles sont poursuivis par les gardians et attrapés pour être marqués au fer à la devise du propriétaire, à deux endroits, oreille et cuisse.



Travail spectaculaire et mouvementé, notre Ami Pierre JABOULAY en a fait l'expérience avec brio. Aussi vite, Jacqueline a fixé l'exploit sur la pellicule – BRAVO au volontaire courageux.

Commentaires clairs et précis, un joli cours authentique pris sur le vif, suivi de la SANGRIA et du repas au MAS, où une savoureuse gardianne était servie par la Maîtresse des lieux.

Il nous reste un peu de temps et ANNE nous propose d'aller jusqu'au <u>PARC ORNITHOLOGI-</u> <u>QUE</u> puisque le soleil reste avec nous.

#### PROMENADE LIBRE DANS LE PARC DU PONT DE CRAU.

60 hectares de nature protégée créés en 1949 par André LAMOUROUX – exceptionnelle synthèse de la CAMARGUE – fleurs, plantes, oiseaux. Les sentiers proposent plusieurs parcours le long du bord de l'étang de GINÈS. Tous les oiseaux présents sont en liberté et semi-liberté.

Philippe GIRARD NOTRE PRÈSIDENT ne se lasse pas de nous titiller les méninges. Dès que notre guide ne nous parle plus d'architecture, il lui est insupportable de nous voir inactif, célébralement parlant, alors il nous questionne ... avec certaines définitions de mots croisés qu'il affectionne particulièrement, où il nous bat, à la Vitesse Concorde!

<u>Telle que</u>: « Qu'elle est la métamorphose du PAPILLON ?? Çà a l'air tout simple, et bien NON, collés, nous le sommes tous.

#### REPONSE: - « T. WENDE » - ATTENTION, celle-ci est indigeste.

Nous lui donnerons un « ACCESSIT », pour nous faire travailler si efficacement notre mémoire. Avec les félicitations du JURY.

En terminant cette promenade de santé, une jolie fleur se fait des frayeurs bleues. Toute à sa conversation, on a oublié, sur un banc, son petit sac à main dans le jardin. Heureusement, son ange gardien était là, cette fleur parmi nous, vous l'avez reconnue, c'est MARGUERITE.

<u>La soirée</u> se passera, non pas chez Chico comme prévu, mais au <u>restaurant « LA BOHÊME »</u>, où six autres APCOSIENS, SUDISTES ceux-là, nous rejoignent pour la soirée.

Vous trouverez ci-joint le « MENU A.P.CO.S. » une fois de plus si artistement bien présenté. Cette jolie Gitane retransmettra nos compliments à <u>son AUTEUR</u>. Repas accompagné par de jeunes et talentueux musiciens <u>gitans</u>, avec un bon tempo.

#### DÎNER A.P.CO.S. Du 27 septembre 2000







MENU

SANGRIA et TAPAS

**PAELLA** 

**FROMAGE** 

NOUGAT GLACE









#### RETOUR TARDIF vers le MAS EUROPA, mais ... nous n'étions pas au bout de nos surprises!

A l'inquiétude générale, Pierre-Louis a été porté disparu pendant plus de 60 minutes ... en Arles, à une heure tardive, ... retrouvé en pleine forme, vers MINUIT tapant, stoïque et souriant, un peu désorienté par les rues fermées qui l'ont obligé à visiter seul la ville endormie, empruntant parfois les sens interdits pour plus de pigment à son aventure nocturne.

Rappelez-vous dans quel état nous étions tous, faisant le trottoir, par petits groupes, au clair de lune, passant pour suspects aux yeux des habitants qui nous surveillaient probablement derrière leurs volets clos, pensant avoir affaire à une poignée de Français quelque peu éméchés par le ROSE de leur PROVENCE!

Enfin! Ouf! Après le retour de Pierre-Louis et de son véhicule, nous embarquons un jeune étudiant allemand qui n'avait pas retenu sa leçon, de bien suivre le groupe. Heureux pour Lui, qui comme ULYSSE a fait un long voyage, d'avoir rencontré SYLVETTE SECAIL qui a bien compris ce qu'il ne pouvait dire qu'en ALLEMAND. Il logeait à notre Hôtel!! Tout est BIEN qui finit BIEN.

Tout le monde se retrouve à l'EUROPA.

#### JEUDI 28 – LA CAMARGUE ET LES OISEAUX.

Le ciel qui n'engage pas la conversation ce matin, comme l'on dit ici, se dégage peu à peu et le soleil sera présent toute la journée.



#### Arrivées en matinée, aux SAINTES-MARIES de la MER. Avec le vent local.

La Camargue a le mal de mer. Bien que dépourvue de marée, la Méditerranée ne cesse de fouetter la côte, elle en souffre, y perd son sable et ses plages qu'il faut sans cesse redessiner. Ici l'on se bat contre la MER, le VENT et le SEL.

YVAN AUDOUARD enfant du pays, descendant direct de Frédéric MISTRAL a répondu simplement un jour à un ami « LA CAMARGUE, c'est quoi ? »

« Tu montes sur une chaise et tu as tout vu, dit-il!»

Il a raison, c'est un terrain vague, plat, mais ce qu'il ne dit pas, c'est l'immensité, la beauté du soleil couchant, le vol des flamands roses dans le ciel bleu. Ce terrain vague fait naître des sentiments.

Le paysage existe à partir du moment où on lui donne de l'importance, dit-il.

#### VISITE LIBRE DE LA VILLE.

<u>L'EGLISE FORTERESSE</u> – Joyau d'art roman provençal – la montée sur le toit permet d'admirer le magnifique paysage sur toute la Camargue, l'église domine et est visible à 10 km à la ronde. Le toit servait de tour de guet, et l'église de refuge à la population.

Guidé par la Providence, un petit bateau sans rame, sans voile aborde sur le rivage. Marie-Jacobé et Marie-Salomé accompagnées de leur servante SARA la brune seront les sœurs évangélistes de la région. Les Gitans reconnaissent en SARA leur Sainte Patronne.

Ici se rattache l'Histoire des Gitans.

Derniers Nomades, unis par la même langue, la même musique venus sans doute de l'Inde, diton, des pays de l'Est, du monde entier maintenant, et par la légende du « CLOU VOLE ». Le Christ crucifié à l'aide de quatre clous, une Gitane en vola UN, pour éviter à JESUS, une souffrance supplémentaire.

Depuis les Gitans sont toujours poursuivis, parcourant le monde. On les appelle poétiquement « les fils du vent ». Comme le vent, ils n'ont pas d'attache. C'est pourquoi, ils se retrouvent le 24 mai de chaque année pour leur pèlerinage aux Saintes-Marie de la Mer.

« Mon POTE le GITAN », chantait Mouloudji, où devons nous aller ?

<u>Sur la petite place derrière l'Eglise, la statue de MIRELO</u> sculptée par Antonin Mercé fut érigée en 1920 – elle représente Mireille frappée par le soleil, arrivant au sanctuaire.

Ce village, c'est un front de mer de 40 km de plges de sable fin, qui s'ouvre sur l'intérieur de l'ETANG de VACCARES.

<u>LA CROIX DES GARDIANS – ou – CROIX GARDIANE</u> que l'on aperçoit un peu plus loin vers le Port, créée par Paul HERMAN en 1929, incarne les Trois Vertus de la Chrétienté – LA FOI – L'ESPERANCE – LA CHARITE.

Notre promenade continue en MINI-CROISIERE sur le Petit Rhône avec le TIKI III.

Une heure trente environ de calme, où l'on découvre de part et d'autre le paysage de cet environnement.

Le <u>TIKI</u> fonctionne à l'<u>EAU</u> et le <u>CAPITAINE</u> au <u>PASTIS</u>, ceci dit par lui-même avec <u>son AU</u> REVOIR.

Nous poursuivons notre route vers AIGUES-MORTES. (Eaux mortes)

Construite à l'initiative de SAINT-LOUIS pour donner un port à la Méditerranée, les 1.633 mètres de remparts encerclent cette cité qui est restée intacte depuis le XIII ème siècle.

Nous en faisons le tour en autocar.

<u>La TOUR de CONSTANCE</u> devint tristement célèbre pour avoir servi de prison aux Protestants cévenoles à partir de 1685, dont l'héroïne <u>Marie Durand</u> resta 38 ans enfermée et à qui l'on attribue le MOT « RESISTEZ » gravé dans la pierre de sa cellule.

Ces remparts virent le départ aux deux croisades de <u>SAINT-LOUIS</u>. Le sort de la seconde expédition fut mortel, le 3 juillet 1270, devant TUNIS. SAINT-LOUIS est emporté par la peste.

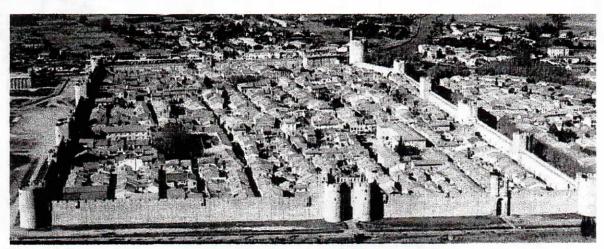
Le contexte très particulier de cette région, où le SEL cinquième élément, denrée si nécessaire, que les Anciens en avait fait avec le PAIN, le Symbole de l'hospitalité, est depuis toujours exploité dans les marais salants de GIRAUD.

Avant de quitter la CAMARGUE, ce serait dommage au Pays du VIN, de ne pas boire du vin du PAYS.

Allons visiter les <u>CHAIS de JARRAS</u> au <u>DOMAINE DU LISTEL</u> – Vignobles des Sables – LISTEL tient l'origine de son NOM de l'ISLE de SEL ( amas de sable ), l'Ile est située à l'est du Domaine.

Près de 18.000 hectares répartis dans Trois Régions sur les bords du littoral.

La Région d'AIGUES-MORTES compte 1.050 hectares, ce qui en fait les plus grands propriétaires récoltants de l'Europe – Grand Cellier – Caveau Jean Lurçat et Salle du Vieux Moulin sont devenus des salles de réceptions.



ligues-Mortes

La dégustation est offerte et d'Aventure en Aventure nous arrivons en Gare de NÎMES pour retrouver en sens inverse notre Train CORAIL .

TGV en Première Classe - Les plateaux-repas nous attendent au BAR.

Arrivée à PARIS - Gare du Lyon - Ici, il pleut !!

A Bientôt avec Vous.

Nos Organisateurs penseront dès demain à la prochaine escapade.

Geneviève BARBAROUX

Fax: 01.69.36.58.18

A la retraite après 18 ans de carrière sur Concorde

## L'homme qui a le plus volé sur Concorde

Etiollais, le chef-mécanicien, Jean Lombart, a pris sa retraite le 21 septembre dernier à l'occasion du retour de Concorde de New-York à Paris-Charles-de-Gaulle.
Il témoigne de ces derniers moments vécus à bord de cet appareil de légende.



Dans son pavillon d'Etiolles, Jean Lombart remet l'uniforme

Peut-être aussi le dernier vol. Peut-être aussi le dernier vol du Concorde? Jean Lombart, chef mécanicien à Air France, nous raconte ces dernières heures vécues au terme d'un parcours exceptionnel. Jeudi 21 septembre, Kennedy airport à New-York, le Concorde fait cap sur Paris-Roissy. L'avion, cloué au sol depuis le crash de Gonesse, revient en France. A son bord, aucun passa-

ger, uniquement l'équipage. Jean Lombart s'engouffre pour la dernière fois dans l'étroit cockpit. La pensée de ses copains morts deux mois plus tôt dans l'accident est là mais les réflexes de professionnel l'emportent. Il ouvre son check-list et fait son travail, comme d'habitude. C'est à l'atterrissage, après un peu plus de trois heures de vol, que l'émotion l'envahit. « Quand on descend de l'avion, on se dit, ça y est, c'est terminé. On ne remettra plus jamais les pieds dans le Concorde. C'est la carrière qui s'achève. On a beaucoup pensé à nos collègues et on a ramené l'avion pour eux». Avec le copilote décédé lors du crash, Jean Marcot, Jean Lombart avait effectué deux tours du monde, un vers l'ouest, l'autre vers l'est, en un temps record d'une trentaine d'heures. Sa gorge se serre en évoquant tous ces souvenirs... A l'arrivée de l'avion, la foule massée le long des grilles de l'aéroport applaudit. Plus près des hangars, Jean Lombart trouve des copains et de nombreux employés de la compagnie venus rendre hommage à leur collègue. C'est une tradition dans le microcosme de Concorde. Chaque fois qu'un

navigant part en retraite, ses collègues l'attendent au sol pour lui réserver une petite fête. Cette fois, le temps n'était pas vraiment à la fête... Jean Lombart n'aurait jamais imaginé une pareille fin de carrière.

Il a grimpé un à un les échelons d'abord au prix de cours du soir pour passer avec succès le concours de mécanicien naviguant en 1965. «Mon père a été pilote de chasse six mois pendant la guerre de 14. Il parlait de l'aviation avec nostalgie. Deux jours avant qu'il ne meure, je lui ai appris mon entrée à Air France. C'était un passage de témoin...».

Le DC3, le Breguet quadrimoteur, la Caravelle, le Boeing 707 et puis sa nomination sur Concorde et son premier vol sans instructeur en 1978. «On ne peut pas voir un avion comme celui-là sans avoir envie de voler dessus! Pour un mécanicien. c'est le summum. Là, il a vraiment sa place et il se sent utile pendant toute la durée du vol». Le nec plus ultra, le fin du fin... tous les pilotes ne peuvent prétendre à un poste sur Concorde. Idem pour les mécaniciens. On sélectionne les meilleurs... Les navigants Concorde forment un

groupe à part, une famille de seulement douze équipages. Tout le monde se connaît. Concorde n'est pas non plus un avion comme les autres. D'une technicité ultra sophistiquée, le piloterdemande des connaissances largement supérieures à celles utiles sur d'autres appareils. Mais Jean Lombart n'aime pas trop qu'on le dise: «C'est vrai au'il va plus vite mais ce n'est pas dans le but de faire des exploits. On fait notre travail, c'est tout». De 1982 à 1986, les lignes sur Rio, Caracas, Mexico, Washington... sont supprimées. Une partie du personnel naviguant est rapatriée sur 747. Faisant partie des plus jeunes, Jean Lombart fait partie du lot. «Arrivé sur 747, j'avais l'habitude de dire, sur Concorde, je m'amusais, maintenant, je travaille... Sur dix heures de vol, l'attention n'est pas toujours soutenue. Sur Concorde, on est concentré du début à la fin!». Tout est différent... jusqu'au regard que les autres portent sur vous: «Concorde est un portedrapeau! Je me souviens qu'à notre arrivée sur Edimbourg, la route était noire de voitures, à Chypre aussi, l'avion avait déplacé les foules!». Aimé du

peuple et pourtant si loin de lui. 50 000F l'aller retour sur New-York! Objet de rêve, associé au luxe, aux stars... il est toujours demeuré inaccessible au plus grand nombre. Certains allaient jusqu'à payer 3000F pour vivre seulement une heure de vol! A la retraite officiellement depuis cinq jours, Jean Lombart n'a pas encore complètement «décroché». «Je n'espère qu'une chose, que cet avion revole un jour! C'est important pour tout le

monde. Ce serait injuste si tout s'arrêtait comme ça. Cet avion n'est pour rien dans l'accident. Il ne mérite pas ça». Des études actuellement menées à Aérospatiale pour revoir la résistance du réservoir lui redonne un peu d'espoir. Jean Lombart reste à ce jour l'homme qui aura cumulé le plus grand nombre d'heures de vol sur Concorde: 4200 heures et 18 ans passés aux commandes de cet appareil hors du commun!

ANNE ROHOU



A son arrivée à Roissy, J.Lombart retrouve le mécanicien Michel Rétif qui lui a signé sa qualification sur Concorde à ses débuts.

# COLOR SOURCE SOUR COLOR SOURCE SOURCE



#### COMPTE-RENDU DE NOTRE REUNION A TOULOUSE LE 21 OCTOBRE 2000

Notre dernière réunion annuelle à Toulouse s'est tenue comme les années précédentes au Restaurant Maeva-Latitudes du golf de Seilh.

Elle était la dernière du siècle écoulé, nous y étions très nombreux, près de deux cents, appartenant, ou ayant appartenu à tous les échelons, de l'étude, à la production, et à l'utilisation de CONCORDE. Tous ainsi réunis, nous nous sommes associés à la peine des proches de ceux qui ont trouvé la mort, dans la catastrophe du 25 Juillet.

Il a fallu un concours de circonstances diaboliques, pour qu'un tel accident se produise, jamais au grand jamais, nous aurions pu immaginer un tel enchaînement des faits, qui ont entrainé l'irrémédiable pour ce vol A F 4590.

Henri Perrier, nous a fait le point de l'état d'avancement de l'enquête technique et aussi, sur celui des travaux des Bureaux d'Etudes concernant les modifications qui pourraient être apportées à l'avion, pour le mettre à l'abri des inimaginables blessures dont a été victime le Siérra Charlie, et ainsi retrouver son C D N, ce que nous souhaitons tous ardemment.

André Turcat, dont le nom est indissociable de CONCORDE, a également pris la parole pour dire sa confiance dans la reprise des vols de cet avion prestigieux, image de marque de notre savoir faire, prélude à une nouvelle génération de supersoniques.

Après les réponses faites à ceux qui souhaitaient avoir quelques informations complémentaires, notre repas traditionnel, précédé d'un apéritif appécié, nous a été servi par le personnel toujours aussi avenant de notre restaurateur.

Inutile de vous dire que les conversations ont été bon train, marquées par le rappel de l'évènement douloureux, que nous venions de subir, et malgré tout, heureux de se rencontrer.

Très nombreux étaient les participants arrivés le matin même, de la région parisienne malgré quelques perturbations dans le trafic aérien.

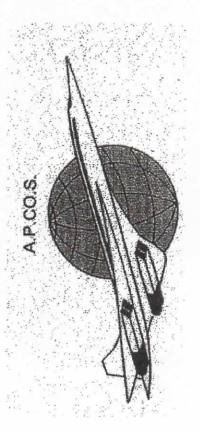
Nous avons regretté, l'absence de Gilbert Cormery dont la santé ne lui a pas permis d'être parmi nous, et aussi de celle de Fernand Andréani pour la même raison, nous ne doutons pas qu'ils puissent participer à notre prochaine réunion, elle sera la première du 21 ème siècle à Toulouse, et ce siècle verra des progrès que nous ne pouvons immaginer, tant les techniques évoluent rapidement.

Quand ont pense qu'au début du siècle qui se termine, l'avion n'en était qu'à ses premiers balbutiements, et qu'il transporte, déjà depuis vingt cinq ans, ses passagers à Mach 2 !!..

Confiant dans l'avenir, tous se séparèrent en se donnant rendez-vous l'année prochaine.

# Samedi 21 Octobre 2000

Sainte Céline



TOUTE L'EQUIPE DU MAEUA-LATITUDES VOUS SOUZHAITE UN BON APPETIT !

# Déjeunes

la carrolette de Saint Jacques gratinées aux pleurotes et ra fondue de poireaux



La dodine de canard farcie aux pêcher

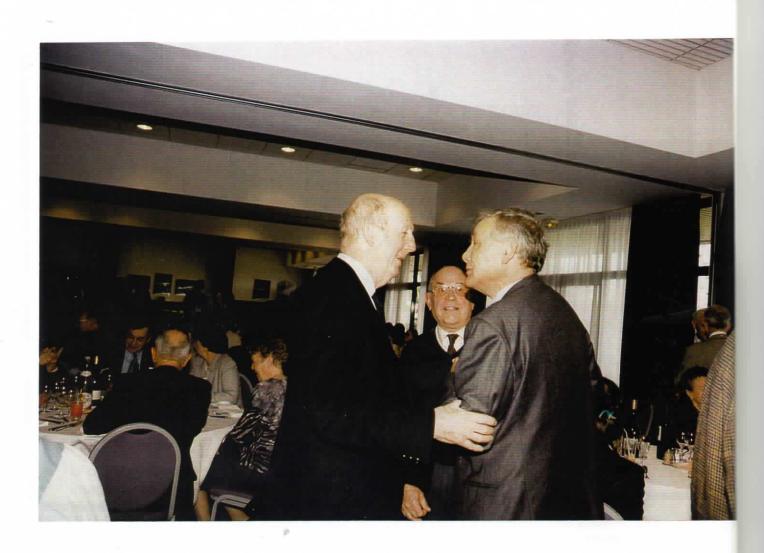


le plateau de fromages affinés



le délice aux trois chocolats

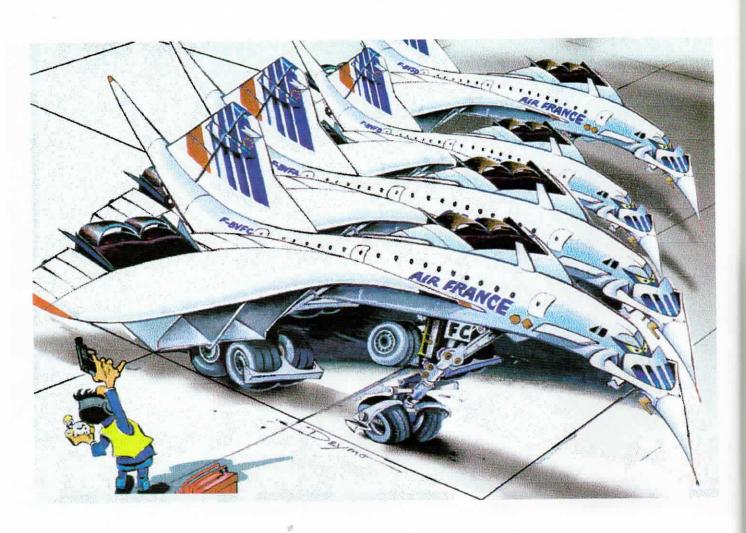
Le café











Qu' ils sont beaux ...tous prêts à bondir..!



# DINER AUX CHANDELLES onzième annivers aire de l'A.P.CO.S.

Dès 18 h 30 les organisateurs étaient là, pour parfaire l'installation de la salle. Nous attendions 108 personnes. Une est tombée en panne sur le périphérique, une autre a eu un empêchement, nous nous sommes donc retrouvés à 106 pour fêter ce nouvel anniversaire, en même temps que ce nouveau millénaire et ce nouveau siècle.

La disposition de la salle était parfaite et lorsque les premiers Apcosiens ont commencé à arriver ,le bar ouvert relativement grand ,a très vite été occupé et la joie des retrouvailles a très vite fait place à l'inquiétude qui hantait chacun de nous après cette terrible tragédie du 25 juillet.

Le temps passant très rapidement ,à plusieurs reprises le chef de rang ,est venu avec sa petite clochette , nous rappeler de bien vouloir nous installer. Ce que nous avons quand même réussi à faire au bout d'un bon quart d'heure. Spontanément une table s'est formée de jeunes hôtesses où trônait majestueusement notre président en compagnie de Madame MARTY , épouse de notre Ami Christian ,Commandant du dernier vol CONCORDE. Nous étions tous fiers et heureux de pouvoir lui communiquer notre soutien et notre amitié , sur lesquels elle pourra toujours compter.

Une fois tout le monde installé ,Philippe GIRARD (notre Président) a demandé le silence , et suivant son style toujours plein d'humour , nous a gentiment fait un discours rappelant les mérites des uns et la tristesse de tous. Puis il a invité Monsieur Henri PERRIER, membre du BEA ,à venir nous commenter les dernières nouvelles concernant l'avenir de CONCORDE. Il a aussi avant de terminer son discours, remercié et félicité notre Ami Pierre GRANGE , CDB 777 A.F et PILOTE D'ESSAI ,chargé des vols à ISTRES.

Monsieur PERRIER nous a précisé où en était la situation, et nous venons ici le féliciter pour son dévouement et son acharnement à vouloir faire revoler notre bel oiseau. Merci aussi à tous ceux qui se battent en ce moment pour en arriver là. L'espoir est revenu dans tous les cœurs des Apcosiens présents ce soir , qui ont su applaudir chaleureusement notre Ami Henri , un peu géné dans sa modestie.

Puis ce fut le déroulement habituel du repas. Un repas excellent que tous ont su apprécié tant en qualité qu'en quantité.

Comme d'habitude l'ambiance était très concordienne et nous souhaitons de tout cœur, que chacun continue à œuvrer dans ce sens pour qu'il en soit toujours ainsi. Pour cela il ne faut absolument pas qu'il y ait de cassures entre les trop anciens et les trop jeunes .Notre association devient importante 242 adhérents, cela représente beaucoup de travail et nous faisons appel à toutes les bonnes volontés qui aimeraient poursuivre ce que nous avons commencé.

Ce fut déjà le café ,la distribution des roses magnifiques en l'honneur de nos charmantes dames et demoiselles, qui donnent une note bien ensoleillée à nos réunions.

Puis ,petit à petit , les uns après les autres ,chacun reprend le chemin du retour le cœur joyeux d'avoir passé une excellente soirée ,et en pensant déjà à la prochaine .Merci à tous pour votre présence et votre gentillesse.

#### A.P.CO.S. SOIREE ANNIVERSAIRE Le 20 janvier 2001

au

### Chalet des Hes Daumesnil

#### APERITIF BAR OUVERT

\*\*\*

#### MENU

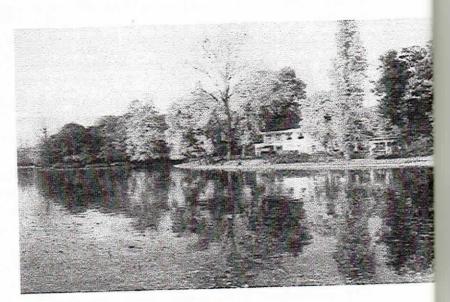
Saumon à l'oseille

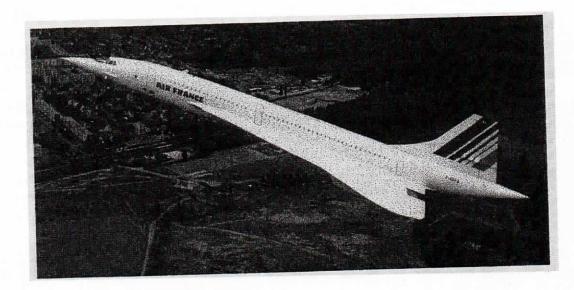
Pintade Forestière

Plateau de Fromages

Coupe de Sorbets \*\*\*

Café Muscadet Bordeaux ou Côtes du Rhône











# AMATEURS INTO

Si vous voulez passer un bon moment en écoutant du jazz des années 1925, et retrouver des membres de notre association, Michel DIOU jazzman et apcosien vous attend le vendredi soir à GOLFE-JUAN au CAFE BLEU, de février à fin octobre. En attendant vous-pouvez vous procurer son disque en le contactant directement;

Michel DIOU 402 chemin des TOURDRES 06620 LE BAR SUR LOUP Tel / fax 04.93.42.53.32.



Le Café Bleu

Restaurant - Cocktail - Glacier

Restaurant Bruno

Spécialités du pays Poissons Frais

Bouillabaisse

Banquet - Mariage

Jazz live le vendredi soir

de Fevrier Fin ATOBRE For Camille Rayon 06220 Le Golfe-Juan

Tel. 04 93 63 48 02

Le Vienx Port 06220 Le Golfe-Anan Tél. 04 93 63 72 12 Via Cassia

Ristorante Huliano

Port Camille Rayon 16220 Le Golfe - Juan

Sr. 04 93 63 80 50

Fax: 04 93 63 09 22 - E-Mail: brunobler@wanadoo.fr

# 

fean-Paul JACQUES
Pascal PLANTUREUX
Bernard HAUSHEER
Michel DIOU
Michel ABBES
Maurice HAURY
Jean-Paul BENZAKEN

Cornet
Trompette
Clarinette/Saxo. A
Trombone
Thiba
Plamo
Banjo

Ingénieur du son: Thierry DUHAMEL

Photographe: Odette LATAPIE

" de King Oliver à Lo Watters "

#### Préambule :

Je vais vous présenter une sorte de bilan technique pour tenter de sortir de la glose insipide des journalistes qui depuis cet accident accumulent les informations erronées, souvent contradictoires, pour ne pas dire hostiles. Dans cette campagne de désinformation les radios se sont démarquées. Je pense en particulier à Pierre Julien de RTL et à Michel Polacco qui, par leurs interviews ont donné une vision correcte, saine et réaliste de cette douloureuse catastrophe. Dans cet exposé les techniciens, membres de l'AIACC (je pense à Michel Rétif et à René Duguet) sauront me pardonner certaines vulgarisations souvent génératrices de simplifications coupables ... mea culpa

#### Pan de l'exposé

- 1. La fuite de carburant : Zone qui a posé problème, modifications tolérables..
- 2. Le départ du feu : Hypothèses : retenue et possible, modifications possibles.
- 3. Les pannes de réacteurs :. Hypothèse la plus probable 2. Recommandations.
- 4. Le train : pneumatique Impossibilité de rentrer le train.
- 5. Le bilan : Ce que nous pensons, ce que je pense, ce que nous espérons.

E. Chemel

#### 1. La fuite de carburant :

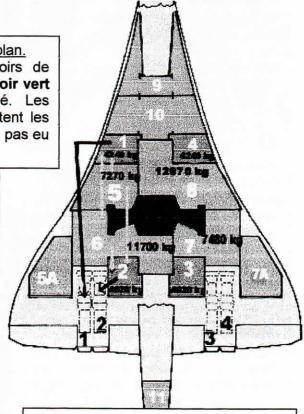
Ce que l'on sait avec une quasi certitude : C'est une lame métallique qui a provoqué la destruction du pneu. Les traces relevées au cours de l'expertise montrent qu'elle a fait deux ou trois tours dans l'enveloppe avant de se détacher en même temps qu'un gros morceau de pneu.

#### a) Présentation de la zone qui a posé problèmes

La couleur du texte correspond à la couleur retenue sur le plan.

Ce plan de la voilure montre la position des réservoirs de carburant ainsi que leur capacité en kilos. Chaque **réservoir vert** (nourrice) alimente directement son réacteur associé. Les réservoirs de transferts 5, 6, 7, 8, 5A et 7A alimentent les nourrices par intercommunication. La fuite de carburant n'a pas eu d'interférence avec le fonctionnement des réacteurs 1 et 2.

Au centre de l'aile la **zone centrale** précise les positions relatives des puits de train et du réservoir 5. A l'intrados la peau de l'aile sert de fond au réservoir 5. (comme pour tous les autres réservoirs) Cette peau est assemblée en maillage entre chaque nervure et longeron. Chaque maille mesure environ 60 par 30 cm. La maille représente la seule partie vulnérable du réservoir. Le débris du pneu (+/- 4kg) projeté contre cette maille entraîne une déformation inférieure à 25 m/m (sans rupture) Cette déformation provoque une surpression dans le réservoir 5, qui est plein de carburant, la maille cède de l'intérieur vers l'extérieur. La fuite de carburant est énorme : plus de 7 tonnes de fuel sous pression s'échappent par un trou de 30X30.



Pour mémoire j'ai porté les réservoirs d'équilibrage 9, 10 et 11 (vol S/S)

Ce processus de rupture devra être confirmé par des essais de type tir au poulet. (on projette des poulets sur un pare-brise avec une énergie équivalente à celle d'un oiseau qui frappe un avion en vol) Des pavés de caoutchouc seront projetés sur un caisson rempli de carburant qui reproduira les caractéristiques de rigidité de la structure de Concorde. La vérification de ce point est essentielle pour envisager et définir les modifications nécessaires et possibles.

#### b) Fuite: modifications possibles:

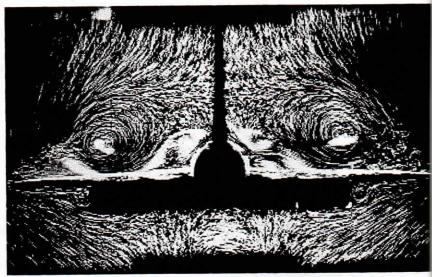
1) Renfort extérieur : Il est impossible de renforcer le revêtement de l'intrados. Les contraintes imposées à la structure de l'aile par les conditions d'échauffement (93 à 96°c) avec dilatation et rétraction excluent cette approche.

1) Renfort intérieur : Les réservoirs sont pressurisés, une pression constante est maintenue pendant tout le vol, en montée, au-dessus de 40.000 pieds et en descente. La variation de ces pressions peu conduire l'équipage à exécuter certaines procédures. (Je ne rentre pas dans le détail, cela risque de vous perturber !). Cela pour dire que le renfort intérieur de type Kevlar-rubber n'est pas sans poser de problèmes : dans la répartition des pressions mais aussi dans les processus de dilatation. La température du fuel peut varier de –50°C à + 85°C. Néanmoins des essais seront faits pour vérifier les points précédents. En tout état de cause c'est la seule solution possible.

Une des hypothèses actuelles, qui serait à confirmer, serait que le carburant qui a ruisselé à l'intrados de l'avion va s'enflammer, en une fraction de seconde, dans le jet des réacteurs 1 et 2 qui sont au plein gaz avec post-combustion. Le feu dans la couche limite turbulente derrière le fût de train principal gauche pourrait remonter et utiliser si j'ose dire la case de train comme accroche flamme. Ceci n'est pas encore définitivement établi dans le scénario de l'accident.

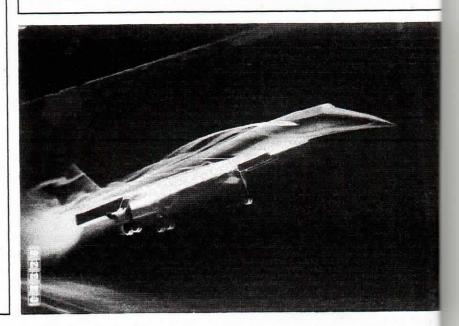
2 L'allumage par une étincelle électrique est peu probable. Le seul circuit qui chemine un peu de puissance électrique dans la case de l'alimentation est ventilateurs de freins. Les autres câblages qui passent dans la case de train ne ramènent que les informations de surchauffe des puits de chaleur ou bien les informations des points de jauges de contraintes qui sont utilisés d'une part dans la régulation de freinage et d'autre part la détection de torsion du dans balancier pour détecter le dégonflage d'un pneu. Cette modification, de détection de sous gonflage par un moyen indirect qui n'est pas la mesure de la pression du pneu mais la mesure de la torsion du bogie, a été installée après l'incident de Washington de juin 1979.

#### 2. Le départ de feu



Haut : L'écoulement de l'air à l'intrados et à l'extrados de l'aile a été modélisé, les turbulences sont visibles.

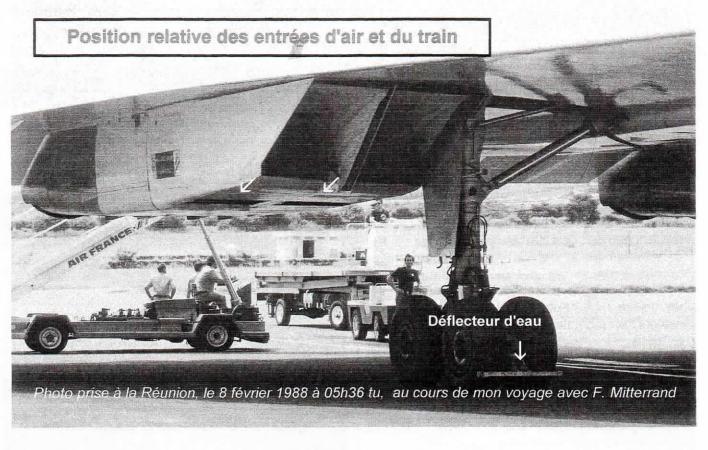
Bas: Cette très belle et très rare photo "train sorti" prise en soufflerie matérialise l'aérodynamique à forte incidence. L'écoulement amont se fond avec les tourbillons de bord d'attaque et se mélange au flux incandescent des réacteurs.

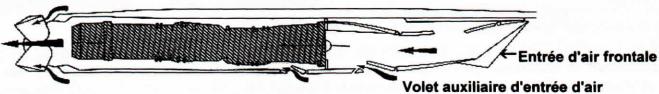


Pour le cas très improbable que ce soit quand même une étincelle qui soit venue d'une rupture de câblage dans l'alimentation des ventilateurs de freins, on mettra certainement une protection renforcée sur ce câblage voire une coupure des ventilateurs juste avant le lâcher des freins avec la petite difficulté que, en cas d'accélération arrêt à forte énergie il y aurait une action à faire pour les remettre en service. La performance de l'accélération arrêt ne dépend pas du fonctionnement ou du non-fonctionnement des ventilateurs. En revanche, elle protège de la fusion des fusibles de roues au moment de la dissipation d'énergie après l'arrêt de l'appareil.

#### 3. Les pannes de réacteurs

Avant de parler du comportement des réacteurs je pense qu'il est utile de voir la zone concernée et de comprendre le fonctionnement de l'alimentation en air du réacteur au décollage. La photo montre le coté gauche de l'avion (F-BVFF), il est évident que cela ne change pas les données les plus importantes du problème. En bas de page je résume rapidement l'entrée d'air.





Au décollage et à basse vitesse, un volet auxiliaire d'entrée d'air faisant partie intégrante de la porte de décharge, permet d'acheminer les 30% de débit d'air supplémentaire nécessaires à l'alimentation du réacteur au décollage. (Le débit d'air total est de 190 kg par seconde) Ce volet est commandé par la différence de pression entre la manche et l'extérieur, il se ferme vers M 0.4. Il est évident pour vous tous que si 30% de l'air ingéré par le réacteur est à la fois un mélange de carburant ou de l'air dont la température dépasse la température limite (127°c) le fonctionnement est altéré. Si le débit massique est dégradé et diminué, l'incidence des aubes du compresseur va augmenter : il y a décrochage, donc pompage du réacteur. (voir développement plus loin)

Hypothèse la plus probable des pannes de réacteurs :

On peut penser que le premier événement est un dévissage. Dévissage c'est un moteur qui perd des tours. Pompage c'est un déséquilibre des pressions dans l'ensemble entrée d'air/moteur qui se traduit par des fluctuations rapides et alternatives des pressions. Pour l'avoir vécu, le pompage est perçu comme une explosion sourde ou puissante accompagnée de vibrations intenses qui se répercutent à l'ensemble de l'avion. Vous vous rappelez avoir vu les essais d'ingestion d'eau dans la vidéo "Concorde le rêve". Des pompages violents avec des flammes à l'arrière du moteur entraînant l'extinction des réacteurs d'où l'installation du déflecteur baptisé vulgairement chasse bœuf sur les trains principaux.

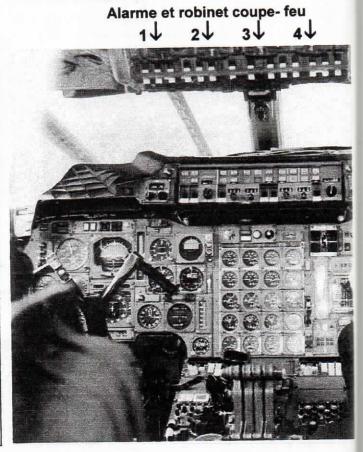
Le moteur 1 dévisse en premier puis récupère. Puis pompage du réacteur 2 compte tenu de la brutalité avec laquelle les paramètres s'écroulent et surtout en faisant une analyse très fine des deux accéléromètres. L'accéléromètre transversal qui est enregistré quatre fois par seconde permet de bien voir les dissymétries brutales de poussée. Enfin de nouveau un dévissage de

nature pompage du réacteur 1.

Le commandant de bord amorce la rotation de l'avion pour le décollage avec un déficit de poussée qui est supérieur à tous les cas de certification. La certification prévoit qu'un quadriréacteur peut perdre 25 % de sa poussée, (l'équivalent de la poussée d'un réacteur) L'équipage s'est malheureusement trouvé pendant une assez longue période avec la perte de

l'équivalent de 1,4 moteur, au lieu de 1 prévu.

Le moteur 2 est arrêté par l'équipage volontairement. Ce qui s'explique parfaitement dans la séquence qui est la suivante : la tour leur transmet: On voit des feux derrière Concorde; vous avez des feux derrière vous. L'équipage, et plus spécialement l'Officier Mécanicien Navigant, constate le dévissage des paramètres du moteur 2 ; il tente de le récupérer par un changement d'amplificateur; puis il voit la poignée coupe-feu de ce moteur qui s'allume, donc, il y a la coupure du réacteur. Le déclenchement de l'alarme feu n'est pas un feu à l'intérieur de la nacelle du moteur mais plus probablement le fait que ce chalumeau allumé sur les parois de la nacelle 2 soit compris par les boucles graviners (boucles de détection feumoteur) à l'intérieur comme une surchauffe. Il y a dans la séquence jusqu'au crash, trois périodes d'allumage de l'alarme feu du moteur 2 : une première, c'est celle qui provoque la coupure volontaire par l'équipage; l'alarme disparaîtra peu après ; elle réapparaîtra pendant quelques secondes un peu plus tard ; puis elle réapparaîtra définitivement jusqu'à la fin.



Donc, le moteur 2 est coupé, nous pensons que le moteur 2 était mécaniquement dans un état satisfaisant en analysant, en fonction du temps, la vitesse de retour à zéro des deux régimes du compresseur basse pression et du compresseur haute pression. Le moteur 2 était pratiquement intact, c'est confirmé depuis le mercredi 25 octobre 2000 par le centre d'essais des propulseurs à Saclay où sont conduites les autopsies des réacteurs. Je ne parle pas des dégâts subits au moment du crash mais de son état pendant sa phase aérienne entre la coupure et l'impact, il devait être en bon état. Alors certains avocats pourront toujours dire : si le moteur 2 n'avait pas été coupé etc. l'avion était condamné pour nous, indépendamment du bilan d'énergie.

Hypothèse la plus probable des pannes de réacteurs (suite) :

(5

Le moteur 2 coupé, le moteur 1 ayant dévissé, l'avion se retrouve en l'air à une vitesse qui est inférieure de l'ordre de 20 nœuds à la vitesse nominale de calcul des performances pour la masse considérée avec panne d'un réacteur. Survient de nouveau une baisse de régime du moteur 1 puis sa chute brutale de puissance. Il est probable, mais pas encore confirmé, que c'est par absorption soit de gaz chaud soit de carburant, que cet ultime pompage s'est produit, comme probablement certains des précédents rencontrés au cours de la rotation. Si le moteur 2, considéré intact, avait continué à tourner, il aurait aussi ré-aspiré soit des gaz chauds soit du carburant car il était le plus proche du feu. L'absorption se serait plutôt faite par le volet auxiliaire d'entrée d'air et non pas par l'entrée frontale du réacteur. L'équipage n'avait aucun espoir de sauver un avion dont la vitesse était de l'ordre de 200 nœuds, dans la configuration train sorti avec pleine puissance sur les deux moteurs droits et sans poussée à gauche

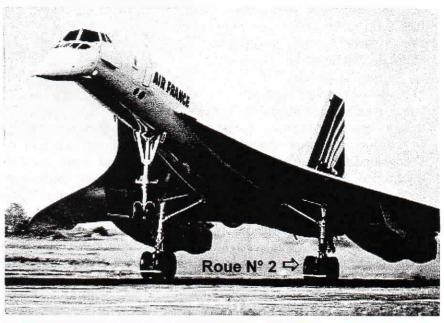
#### L'avion était condamné

Au moment où il y a eu cette fuite et que le carburant s'est enflammé, l'avion est condamné. Malgré le problème de fonctionnement des réacteurs, cela se comptait par rapport à son crash, en dizaine de secondes, peut-être en quelques minutes. Ceci, dans la mesure où, on a retrouvé avant le site du crash de nombreux éléments qui montrent une détérioration très rapide de la structure dans la zone comprise entre la nacelle des moteurs de gauche et le fuselage. En particulier, nous savons maintenant qu'il y a eu des débuts de désintégration de l'élevon interne gauche puisque nous avons retrouvé des morceaux de structure en nid d'abeilles de cet élevon bien avant le point d'impact final. Vous pensez bien qu'avec un chalumeau comme celui que vous avez pu voir sur les photos, dont les spécialistes pensent que la température peut atteindre 1.000 degrés, une structure qui est essentiellement en alliage léger surtout l'intrados, ne pouvait pas résister très longtemps. Donc, on ne saura jamais, mais on peut imaginer que même s'il n'y avait pas eu les pertes de puissance l'avion ne pouvait même pas faire ni un tour de piste ni se poser au Bourget.

#### 4. Les pneus et l'impossibilité de rentrer le train

Le pneu est hors de cause. La prise en compte des recommandations faites après l'accident de 1979 (interdiction du rechapage) s'est traduit par une grande fiabilité de cet élément. Pour preuve, après la destruction du pneu de la roue n°2 les autres roues ont supporté toute la charge du bogie.

L'hypothèse la plus certaine est une rupture de canalisation hydraulique. Ce circuit ainsi que la cinématique du train n'ont jamais posé de problèmes, ils sont hors de cause.



Un détail de cette photo mérite une explication particulière. Quel détail et pourquoi ?, Ecrivez -moi ! La première réponse sera récompensée par cette photo couleur agrandie.

Avec la présence de la lame, ce n'est pas un éclatement classique de pneumatique comme cela se produit par un défaut de la régulation qui envoie une pression de freinage trop élevée à une roue qui se bloque et finit par éclater. Ce n'est pas une destruction par surpression. Des corps étrangers il y en a eu d'autres mais de cette nature, jamais. Cette destruction de pneu est tellement exceptionnelle qu'elle n'a pas à être pris en compte comme un critère de certification.

#### Chronique de l'Aviation

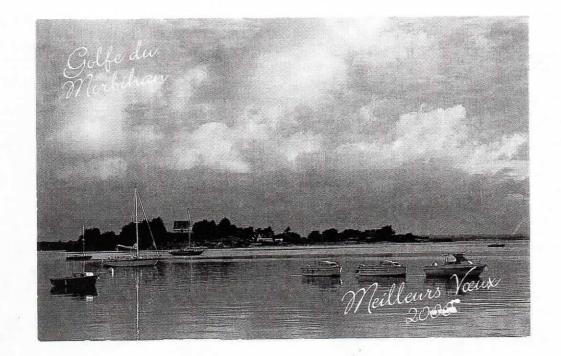
Je viens de terminer la mise à jour, 1993-2000, de votre ouvrage de référence. Cette édition est une refonte de la précédente avec un nouvel index, plus de 25.000 noms et plus de 300 compagnies aériennes avec leur site web. La période de mise à jour m'a permis de soigner mon avion préféré. Au total 160 articles sur Concorde dans cet ouvrage dont 27 entre octobre 1992 et septembre 2000.

Cette somme encyclopédique se lit comme votre Mach Magazine. Tous les faits marquant du siècle sont relatés dans leur contexte immédiat, à l'état brut. La grande épopée des temps modernes restitue au jour le jour, comme le ferait un reportage télé, les évènements qui en constituent la trame. Le principe de Chronique repose sur une chronologie qui respecte l'importance des évènements car ils sont relatés à chaud. Les historiens de l'aviation classent les évènements en fonction de leur importance. Cela abouti écrasement, une sorte de platitude ponctuée d'énumérations fatigantes. Pour l'affaire du Watergate, par exemple l'historien va commencer



par la démission du président Nixon. Traitée façon chronique cette histoire débute par une brève de 3 lignes pour les plombiers de l'hôtel Watergate le 17 juin 1972, pour se terminer le 9 août 1974 par un article avec un titre de 4 colonnes pour la démission du président piégé. Les historiens sont prisonniers de cette forme éditoriale. Le meilleur exemple de cette aberration est illustré dans l'encyclopédie mondiale de l'Aviation d'Edmond Petit où l'on découvre les vies passionnantes d'Adrienne Bolland et d'Amelia Earhart traitées avec deux lignes de texte et une photo, pourtant, à l'époque elles avaient été saluées avec 5 colonnes à la une. L'aventure de Concorde y est également soldée avec un article de généralités de 40 lignes impossible à trouver car ce mot ne figure pas dans l'index de cette encyclopédie! Nous lui pardonnons et vous trouverez Edmond Petit dans chronique car il a été un des meilleurs historiens de l'aviation. Donc votre outil de recherche dans chronique c'est l'index de plus de 25.000 entrées. Il prend en compte tous les mots contenus dans le texte d'un événement. A Toulouse vous retrouvez toute la carrière Toulousaine de Concorde mais aussi de Caravelle et de tous les autres avions de Sud et d'Airbus. Une flèche à la fin d'un article vous envoie automatiquement aux suites de cet événement. (comme pour le Watergate) Enfin cet ouvrage comportent quelques erreurs comme tous les autres bouquins d'aviation déjà cités ! Je suis très fier de ce livre qui arrive à sa troisième édition en français. L'édition anglaise a pulvérisé les records de vente aux Etats-Unis (plus de 200.000 exemplaires). Je suis aussi très fier de toute l'équipe qui a posé les paroles sur ma musique. Enfin un petit détail, le ciel de la couverture est tiré d'une des photos que j'ai réalisées en Asie à l'époque du Boeing 707. Pour finir n'oubliez pas de lire la préface. Son prix : celui d'un beau bouquet de roses qui tiendrait 10 ans ! (395F). Il est vendu partout et sur demande avec une réduction "Club". Envoyez-moi votre commande, vous recevrez votre ouvrage dédicacé par retour.

**Edouard Chemel** 



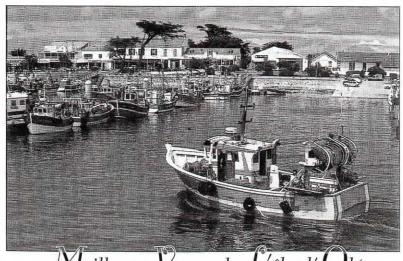


Paus le Concorde

Paven97

Pour APCOS! Ravus

2001



Meilleurs Vœux de L'île d'Oléron



# Aviation Les "space cow-boys" du Concorde

Le commandant
Mike Bannister
(ci-dessus),
chef pilote
des Concorde
britanniques,
et son homologue
français,
le commandant
Edgard Chillaud
(en médaillon).
Tout sera prêt.

Tests Pour faire revoler le supersonique, il a fallu faire appel à un ingénieur d'essai et à des commandants de bord en retraite. Mais la passion n'a pas de retraite.

par François d'Orcival

uand le commandant Edgard Chillaud affichera-t-il à nouveau le "tour de vol" de ses équipages Concorde? Lui-même ne le sait pas encore. Mais tous savent que leur tour reviendra. C'est ce qui compte. Ils auront attendu six mois cette certitude, six mois depuis le crash du Sierra-Charlie (F-BTSC), le 25 juillet sur Gonesse, six mois depuis les neuf cérémonies d'obsèques auxquelles ils auront assisté, jour après jour, pour chacun de leurs camarades de l'équipage, six mois depuis le retrait du certificat de navigabilité et la décision de clouer au sol les douze Concorde restants – sept britanniques et cinq français.

Le mardi 9 janvier, dans les salons du restaurant d'entreprise d'Air France à Roissy, le président de la compagnie, Jean-Cyril Spinetta, présentait ses vœux au personnel et annonçait: « Dès que

son certificat de navigabilité sera restitué au Concorde, nous revolerons. Je demande à ses équipages de se tenir prêts. »

Chillaud et les siens l'étaient déjà depuis la mi-décembre. Quand les enquêteurs du bureau enquête-accidents (BEA) avaient reconstitué le scénario de la catastrophe, et que les ingénieurs d'EADS, les héritiers de l'Aerospatiale, et leurs homologues britanniques de British Aerospace, avaient trouvé ce qu'il fallait pour répondre à l'incroyable enchaînement d'événements qui avait conduit de l'éclatement d'un pneu à l'incendie du kérosène fuyant d'un réservoir: ils allaient doubler les parois des réservoirs par un liner en Kevlar comme on le fait déjà pour les avions de combat.

# Un chef d'équipe indiscutable

On a donc de nouveau préparé un équipage: à gauche du poste de pilotage, Edgard Chillaud, chef de la division du personnel navigant technique Concorde; à droite, en copilote, un autre commandant de bord, Michel Rio; derrière eux,



deux officiers mécaniciens et un technicien de la maintenance. Ils allaient décoller de la piste de Roissy, le jeudi 18 janvier, à bord du Fox-Bravo (F-BVFB) pour se poser, une heure plus tard, sur la base aérienne d'Istres. L'avion devait rester là jusqu'à la fin du mois, avant qu'un autre équipage, commandé par Jean Rossignol, ne le ramène à Paris.

A Istres, une équipe d'ingénieurs et de pilotes d'essai attend le Concorde pour lui faire subir une série de tests, au sol, afin de vérifier les hypothèses du BEA. La question à laquelle il faut répondre est la suivante: comment le kérosène s'estil enflammé, comment les moteurs se sont-ils arrêtés? On va travailler avec de l'eau colorée injectée à partir du réservoir numéro 5, rouler de plus en plus vite au sol, filmer, et calculer.

Encore fallait-il un chef d'équipe indiscutable pour les Français et les Britanniques. Qui connaisse par cœur la machine et qui puisse animer les hommes. Philippe Camus, le patron d'EADS, a appelé le seul qui correspondait au profil: Henri Perrier, le premier ingénieur d'essai du Concorde, le camarade d'André Turcat, un tempérament exceptionnel alliant la compétence à la chaleur humaine. Le dimanche 2 mars 1969, aprèsmidi, il était le quatrième homme de la cabine quand le prototype décolla pour la première fois de la piste de Toulouse. Il a accompagné les Concorde jusqu'à la livraison du dernier des vingt exemplaires, dix ans plus tard.

Et puis un jour, après plus de trente ans de carrière à l'Aerospatiale, il a fait valoir ses droits à la retraite. C'est là qu'on est allé le chercher. Et parce que c'était pour le Concorde, il est revenu. Il était là quand l'avion reçut son certi-

ficat de navigabilité, le 9 octobre 1975, il sera là quand les autorités le lui rendront, si elles le lui rendent, après les essais au sol et en vol. Lui qui écrivait dans une note, datée d'octobre 1997 (et citée par Jacques Noetinger), au vu des analyses réalisées sur le métal du Concorde: « Actuellement, la flotte

d'Air France devrait permettre une exploitation jusqu'en 2018 – avec extension possible jusqu'en 2031! »

Mais l'avenir du Concorde n'est pas un problème de métal, c'est une question d'âme. Lorsque le Sierra-Charlie d'Air France s'est écrasé à Gonesse, le traumatisme a été terrible. Trente-six hommes, et leurs quatre-vingts stewards et hôtesses, sont littéralement effondrés. Comme si leur vie venait de perdre son sens. Trente-six hommes, les pilotes et mécaniciens navigants du supersonique: trente-six sur les trois mille huit cents de la compagnie. Un pour cent. Les douze équipages Concorde. Plus qu'un club, une cellule. Tout le monde se connaît intimement. Quand l'avion perd son certificat de navigabilité, cela revient à arracher leur identité à ces hommes-là.

### Les Anglais ne veulent pas du tout abandonner

Commence alors l'attente. Il y a heureusement les vacances. Un mois de rupture. Mais en septembre, pas de rentrée. Toujours l'attente, à la maison. Et le "tour de vol" qui ne vient pas. Certains lâchent, quittent Concorde et s'en vont vers les Airbus et les Boeing. Un ou deux autres partent en retraite. Le moral flanche.

Autour d'eux, tout le monde condamne Concorde, trop vieux, trop cher, trop compliqué. Tout le monde, sauf Jean-Claude Gayssot, ministre des Transports, qui répète qu'il revolera parce qu'il ne veut pas être celui qui "aura arrêté Concorde", mais qui croit un politique? Tout le monde, sauf Jean-Cyril Spinetta qui tient à l'image de marque d'Air France... Tout le monde, sauf les Anglais de British Airways qui n'ont pas du tout l'intention d'abandonner.

Le chef pilote qui commande les dixhuit équipages de la "British", Mike Bannister, décide, lui, de faire comme si. Chacun à son poste, et tous les jours: le Concorde peut reprendre l'air le lendemain, l'équipage est prêt, la maintenance assurée.

A Roissy, le climat n'est pas le même. Les mécaniciens Concorde, que l'on

avait accusés, pendant vingtquatre heures, d'avoir été négligents pour l'appareil accidenté, sont révoltés et démoralisés. Sur les cent vingt, Air France n'en conserve qu'une vingtaine pour les cinq supersoniques en attente, les autres sont dispersés ailleurs. Cela signifie qu'il faudra, le jour venu, re-

constituer les équipes. Quant aux pilotes et aux mécaniciens, le commandant Chillaud doit d'urgence poursuivre l'entraînement sur simulateur et maintenir un tour de permanence s'il veut éviter la

désorganisation de la cellule.

Quand, au mois de décembre, le président et le directeur général d'Air France décident, contre tout ce qui se raconte, qu'il faut planifier une éventuelle reprise des vols, ce ne sont pas les avions qui manquent, mais les équipages. Sur les cinq appareils, quatre seront disponibles, ce qui permet d'en exploiter trois, avec deux en réserve. Cela ferait cinq allers-retours Paris-New York par semaine. Dix équipages. Au printemps, de toute évidence, ils ne seront pas au complet, parce qu'il faut quatre mois au minimum pour en former un.

Saufsi... Saufsiles deux ou trois commandants de bord qui font de la formation pouvaient être affectés aux vols commerciaux. A condition de les remplacer. Mais si les ingénieurs ont fait appel à Henri Perrier, pourquoi le chef pilote ne pourrait-il pas lui aussi demander à trois ou quatre pilotes ou mécaniciens navigants récemment partis en retraite de lui donner "un coup de main". Les space cow-boys du Concorde, un beau défi! Tous ces retraités lui répondent aussitôt présent. « Du moment que c'est pour Concorde... » La loi leur interdit de voler, mais pas d'entraîner leurs cadets. Alors, ils vont suspendre leur retraite, le temps que Chillaud puisse afficher, en toute sécurité, ses premiers « tours de vols » de 2001.

## VISITE de l'Hôtel de Ville de PARIS

<u>Ce Jeudi 7 novembre de l'an 2000</u>, bien avant l'échéance électorale, les APCOSIENS et APCOSIENNES ont investi l'Hôtel de Ville de PARIS, sous l'œil vigilant d'une conférencière du Service du Protocole.

C'est dans ce vaste édifice que les édiles de la Capitale assurent son administration et sa gestion et reçoivent les Hôtes officiels de la Ville de PARIS.



L'Hôtel de Ville de PARIS classé monument historique est le plus grand d'EUROPE. Le bâtiment est la copie IIIème République de l'Hôtel de Ville détruit en 1871.Un immense incendie entretenu par des tonneaux de pétrole a ravagé le bâtiment durant huit jours pendant les moments les plus tragiques de la Commune.

L'Hôtel de Ville est situé sur la place de grève. Jusqu'au milieu du Xème siècle, cette place de galets qui descendait doucement jusqu'à la Seine était un port où les ouvriers sans travail venaient chercher de l'embauche (ils disaient qu'ils étaient « en grève »); l'expression depuis, a quelque peu changé de sens, mais elle vient de là. C'était le point de départ du commerce. Les « marchands de l'eau » transportaient le bois, les tonneaux de vin, les denrées diverses, etc... C'était la plus importante des Corporations de la Ville et détenait le monopole du trafic sur la Seine et ses affluents, l'Oise, la Marne, l'Yonne, réglementait le trafic et fixait les taxes à percevoir.

Outre sa vocation commerciale, cette place était celle des réjouissances, les Parisiens y célébraient la St JEAN, et d'autres fêtes populaires, parmi lesquelles, jusqu'en 1832, <u>les exécutions publiques</u>. Les Bourgeois et les gens du peuple condamnés à mort sont pendus sur cette place, les Gentilhommes décapités à la hache ou à l'épée, les coupables d'hérésie ou de sorcellerie sont brûlés vifs, les assassins sont « roués », pour les crimes de lèse-majesté, la peine est l'écartèlement!...

Mais à l'époque la place devait être bien différente de celle que nous connaissons aujourd'hui, elle a été agrandie une première fois en 1778, puis baptisée Place de l'Hôtel de Ville en 1806, avant d'être quadruplée par Haussmann qui perça la rue de Rivoli.

Dès 1260, St Louis fait de ses marchands les chefs de la Communauté parisienne et leur confie l'administration municipale.

A sa tête un prévôt et ses échevins, élus par les Notables, qu'Etienne Marcel, un peu plus tard en 1357, installera dans la MAISON des PILIERS, premier nom de l'Hôtel de Ville.

Etienne Marcel par ses complots contre le pouvoir royal meurt misérablement en 1358, tué par des Parisiens. On peut voir sa statue équestre, côté jardin, vue sur la Seine devant les appartements de fonction du Maire de PARIS.

<u>Jusqu'à la Révolution</u>, la Municipalité joue un rôle effacé, le Roi nomme le Préfet des marchands dont Pierre Lescot, Guillaume Budé, François Niron, Etienne Turgot auteur du fameux plan de Paris de 1734 et les Echevins qui doivent tous être Parisiens. Le Roi dirige par personnes interposées. Il est à Versailles, Fontainebleau, Compiègne ou ailleurs...

Après la prise de la Bastille, les émeutiers envahissent l'Hôtel de Ville, le Prévôt FESSELLES

y perd la vie, n'ayant pas voulu leur procurer des armes.

<u>Le 17 juillet, Louis XVI</u> se rend à la Maison Commune, il baise la cocarde tricolore qui vient d'être adoptée: entre le rouge et le bleu, couleurs de la Ville depuis Etienne Marcel, La Fayette a introduit le blanc, couleur de la royauté.

Depuis le douzième siècle, Paris a toujours été administré par deux magistrats. Au Moyen-Age, prévôt des marchands et prévôt de Paris nommé par le roi se sont partagés le plus souvent inégalement la fonction. Sous la Monarchie absolue les pouvoirs du Maire et des Echevins ont rétréci comme une peau de chagrin, les évènements de juillet 1789 vont dans ce contexte être vécu bien évidemment comme une véritable libération de Paris.

<u>C'est au lendemain de la Prise de la Bastille</u> que Jean Sylvain Bailly devient Prévôt de Paris. Il remet au Roi Louis XVI les clefs de la Ville. Mais ce titre évoque trop une époque révolue et Bailly très symboliquement lui préfère celui de <u>MAIRE</u>. <u>-LOUIS XVI</u> reçoit les hommages de sa bonne Ville de Paris, mais, signe que les temps ont changé, Bailly pour mieux marquer l'événement de la liberté « ne ploie » pas le genou devant le Roi. En remettant les clefs au Souverain et accompagnant ce geste traditionnel d'une phrase qui en dit long sur le renversement des valeurs qui est en train de s'accomplir « ce sont les mêmes(clefs) qui ont été présentées à Henri IV: il avait reconquis son peuple; ici, c'est le peuple qui a reconquis le Roi ».

Une Commune insurrectionnelle ne tarde pas à s'emparer de l'Hôtel de Ville. Il faut dire que

cette Grande Maison a toujours eu une histoire mouvementée.

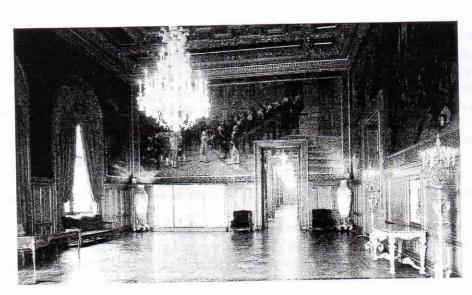
En 1848, l'émeute a chassé Louis-Philippe. Le gouvernement s'établit à l'Hôtel de Ville où siègent Lamartine, Ledru-Rollin, Arago. Des bandes armées viennent réclamer la Substitution du drapeau rouge au drapeau tricolore, c'est alors que Lamartine riposte « Le drapeau rouge que vous nous apportez n'a jamais fait que le tour du Champ de Mars traîné dans le sang du peuple; le drapeau tricolore a fait le tour du Monde avec le NOM, la GLOIRE et la LIBERTE de PARIS ». La République est proclamée le 24 février. Cette année là, Delacroix peint « la liberté guidant le peuple ».

Louis Napoléon Président de République mène en 1851 «l'opération de police, un peu rude » qui le fit Empereur – son Préfet Hausmann va dégager l'Hôtel de Ville et agrandir les avenues. Et la

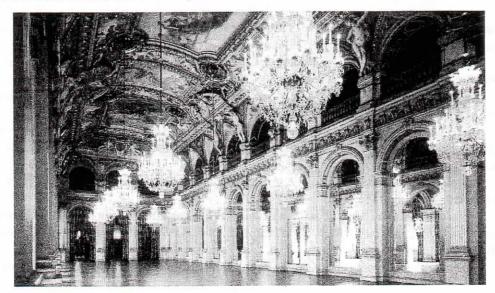
vilaine histoire se reproduira une fois de plus en 1871.

Nous prenons une enfilade de couloirs, passant devant de nombreux bureaux. Mais qu'y-a-t-il à l'intérieur de ces 44.000 m² de plancher répartis sur quatre étages principaux?

Notre Visite aujourd'hui se limite à certains salons.



La Salle des Prévôts, celle des Tapisseries de la Savonnerie, c'est l'étage noble, s'y succèdent les salons de réception, où la Ville reçoit les invités de marque, le salons des Arcades donne sur la Seine et Notre-Dame, la Grande Salle des Fêtes imite la Galerie des glaces de Versailles avec lustres en cristal de Baccarat et dorures à la feuille, etc...



C'est ici que sont reçus les Chefs d'état en visite officielle en France.

Des peintres « pompiers » ont décoré les différents salons, comme Jean-Paul Laurens qui donne son nom à l'un d'eux.

L'Escalier d'Honneur rouge et or emprunté dernièrement par le Président POUTINE, porte bien son NOM.

Ce luxe coûte cher, la récente restauration du parquet du salon Bertrand a coûté un million de francs (il ne faut pas y voir, quelques sous-entendus quelconques).

Le FRANC, parlons-en, nous rappelle notre guide, fut créé au XIVème siècle pour payer la rançon de Jean le Bon, alors prisonnier des Anglais. C'était une monnaie en or - le FRANC est le symbole de la Liberté nous dit-elle. Depuis longtemps notre liberté s'effrite... nous allons entrer dans l'ère de l'EURO... Adieu LIBERTE CHERIE! Heureusement? NOUS GARDONS MA-RIANNE!

Lors des dernières journées du Patrimoine en septembre dernier, l'Hôtel de Ville a accueilli 18.600 personnes en une journée et demie.

Le Gouvernement de PARIS – l'Hôtel de Ville par la volonté délibérée du gouvernement de la IIIème République renaissait de ses cendres, l'administration de Paris fut d'abord assurée par un Préfet, puis une loi votée en 1975, fit de Paris en 1977 une commune comme les autres en permettant aux Parisiens d'élire leur maire.

Jacques Chirac, élu le 25 mars 1977 est le douzième Maire de la Capitale. Dans les circonstances que nous connaissons Jean Tibéri lui a succédé en 1995.

Avant lui, les titulaires de cette charge n'ont fait que passer à l'Hôtel de Ville et en des époques particulièrement troublées.

Pour mémoire: 1789 à 1791

Jean Sylvain Bailly – 1er Maire de Paris, condamné à mort en 1793, exécuté au Champs de mars.

Pétion – 1791 à 1792 – suspendu de ses fonctions.

Borie – maire intérimaire – 7 juillet au 13 juillet 1792.

Bouché – 1792 à 1792 (3 mois).

Chambon - 1792 à 1793.

Pache - 1793 à 1794.

Fleuriot-Lescot – mai 1794 à juillet 1794 – exécuté le 28.07.1794.

Garnier-Pagès - 1848 - février - mars.

Harrast - 1848 - mars à juillet 1848.

Arago – 1870 – de septembre à novembre.

Ferry – novembre 1870 à juin 1871.

Le Maire est désigné par le Conseil de Paris. Il détient les mêmes pouvoirs que celui des autres communes à l'exception du pouvoir de police qui relève du Préfet.

Les Armoiries de Paris représentent la Nef qui figurait sur le blason des marchands de l'eau, elles furent complétées au XVI siècle par la Devise « FLUCTUAT NEC MERGITUR » (elle est ballottée par les flots, mais ne sombre pas) elle ressemble à ce jour à une devise politique.

Dans ce somptueux décor, le Maire gère un budget de 32 milliards et règne sur une armée de

40.000 fonctionnaires.

Une machine de pouvoir et d'influence qui le rend presque indéboulonnable jusqu'à la fin de son mandat.

Le Maire de Paris est chez lui partout dit-on au service du Protocole, c'est à dire dans chacun des hôtels, musées, théâtres, institutions diverses qui constituent l'énorme patrimoine culturel de la Ville.

Suite à cette courte visite chez Monsieur le Maire, nous nous sommes invités au « Lutèce », le

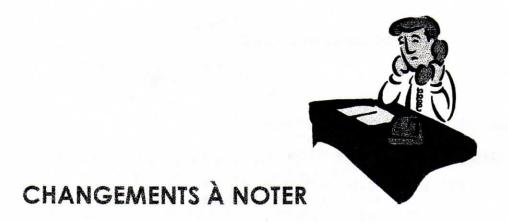
Restaurant de cette grande maison.

Nous aurions aimé avoir d'autres informations, notamment sur le fonctionnement de cette prestigieuse machine à gouverner avec les autres mairies de la Capitale. Mais en un tel lieu, il faut rester politiquement correct.

Notre guide était très érudite sur les sources historiques et très intéressante par son élocution.

NB: Pour plus d'informations, reportez-vous à VOTRE QUOTIDIEN HABITUEL.

Geneviève BARBAROUX



### A.P.CO.S. GILBERT BARBAROUX

25/27 Bd ARAGO 75013 PARIS 01.45.35.55.47 apcos.gb@wanadoo.fr

14 février 2001

Cher(e)Ami(e),

Veuillez ne plus **envoyer votre correspondance à l'aéroclub** de France, car notre siège social est maintenant à l'adresse ci-dessus. Veuillez aussi noter que pour des raisons de commodité, nous avons fait **transférer nos comptes** au crédit **lyonnais des gobelins**. Vous pourrez trouver tous les coordonnés de cette nouvelle agence sur la demande de **virement permanent**, jointe au bulletin.

Nous vous rappelons que vous pouvez nous laisser des messages et nous communiquer votre E.mail.

### apcos.gb@wanadoo.fr

Veuillez agréer cher(e)s Apcosiens et Apcosiennes , l'expression de mes sentiments les plus distingués . Sincère et cordiale amitié.

pour le bureau

Gilbert barbaroux

### MEMBRES du BUREAU

PRESIDENT :

Philippe GIRARD

PRESIDENT D'HONNEUR : Fernand ANDREANI

André TURCAT Gérard FELDZER

MEMBRES D'HONNEUR :

Poisson QUINTON

VICE-PRESIDENTS:

Michel RETIF

René DUGUET Gabriel AUPETIT

SECRETAIRE-TRESORIER : Gilbert BARBAROUX

SECRETAIRE ADJOINT : Léon FAVIEZ

TRESORIER ADJOINT : Pierrette CATHALA

CHARGE DE MISSION

Suivi technique CONCORDE : Hubert PROTIN Suivi opérationnel CONCORDE : Robert BERAL

L'avenir du supersonique : Raymond MACHAVOINE

Henri PERRIER

L'histoire de CONCORDE : Jean-Paul LE MOEL

Objets publicitaires : René DUGUET

Gilbert BARBAROUX

### LISTE DES COMMISSIONS

Commission des statuts :

Pierre-Louis BREIL - Henri RANTY

Léon FAVIEZ

Commission des activités culturelles :

René DUGUET - Gabriel AUPETIT

Madeleine FOURNIER - Michel RETIF - André BARBAROUX

Commission technique:

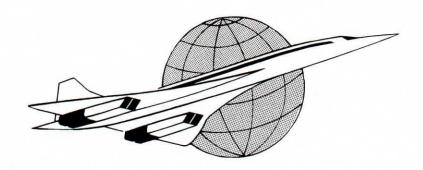
Raymond MACHAVOINE - Hubert PROTIN -

Commission des communications et des relations extérieures :

Annick MOYAL - Martine TAILLANDIER Nicole MENEVEUX - Madeleine FOURNIER

Commission informatique:

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



# ASSOCIATION DES PROFESSIONNELS DE CONCORDE ET DU SUPERSONIQUE

Gilbert BARBAROUX- 25/27 Bd ARAGO 75013 PARIS- Tél: 01.45.35.55.47.

Apcos.gb@wanadoo.fr

A.P.CO.S.

Fondée le 26 jan 1990

j.o du 28 fev 1990

PARIS le 10 février 2001

Cher(e) Ami(e),

Si vous désirez vous acquitter de vos cotisations par virement permanent, il suffit que vous remplissiez à votre convenance le questionnaire suivant , que vous y joigniez un RIB , et que vous adressiez le tout à votre BANQUE. Merci d'avance à tous et surtout à ceux qui ont déjà opté pour la formule, cela nous évite des rappels forts désagréables . Veuillez noter que notre compte a été transféré au C.L des gobelins et faire le nécessaire auprès de vos banques . Merci d'avance.

# DEMANDE DE VIREMENT PERMANENT

NOM	PRENOM	
Autorise ma banque		
Compte Numéro		
-	ée, (à partir du 01 janvier et jusqu'au	31 mars,) la somme de

Pour le compte LIVRET A.P.CO.S.
BANQUE 30002 du CREDIT LYONNAIS
GUICHET 00425
COMPTE NUMERO 0000215966 T
CLE RIB 94
Agence PARIS PORT ROYAL
22 Ave des gobelins 75005 PARIS
Tél; 01.44.08.82.82
A.P.CO.S.
chez Gilbert BARBAROUX 25/27 Bd ARAGO 75013 PARIS-

date et signature

CHER(E) AMI(E),

Information destinée à ceux qui participent ou ont participé à la vie de CONCORDE.

Connaissez-vous l'A.P.CO.S.? Cette "Association des professionnels de CONCORDE et du supersonique" créé en 1990 par un groupe d'anciens, a pour but de rassembler en une étroite solidarité tous ceux qui "font" ou ont "fait" voler CONCORDE.

Nous sommes à ce jour 242 adhérents, dont une majorité de "retraités". Eh oui, notre avion vole en ligne depuis plus de 30 ans,...et nous avons vieilli avec lui.! Nous espérons de tout cœur qu'il revolera très bientôt et que cette terrible catastrophe du 25 juillet renforcera encore plus les liens qui nous unissent.

Aussi nous avons besoin parmi nous autant d'actifs, par définition plus jeunes que de retraités qui lors de nos rencontres évoqueront les éléments de la vie de CONCORDE tant sur le plan entretien que sur le plan exploitation.

C'est pourquoi en tant que Président, je m'adresse à vous pour vous demander de nous rejoindre.

Nos Activités?

Une réunion mensuelle du bureau à la DM de Roissy à laquelle vous pouvez assister, le premier mardi de chaque mois. Une autre à Orly dans l'espace PN, salle A320 le troisième mardi de chaque mois, à confirmer avant la réunion .Deux Conseils d'administration et une Assemblée générale, un dîner anniversaire aux chandelles fin janvier, des sorties, soit de la journée (ex : visite de l'opéra GARNIER, sortie à l'hippodrome de VINCENNES, après la visite des écuries du château de GROSBOIS, promenade sur le canal de l 'Ourcq), visite du SENAT, de l'HOTEL DE VILLE, soit de quelques jours (Ex : La vallée du Rhin, le Quercy, la Touraine, le pays basque, la Hollande, la Camargue...)

C'est avec plaisir que je vous rencontrerai.

Philippe GIRARD Ancien chef de division CONCORDE

> 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 NAISS	SANCE	2
	ADRESSE PERSONNEI	LE :	
	TELEPHONE :		
	ADRESSE PROFESSION	NNELLI	E :
	TELEPHONE:		
	DATE D'ENTREE :	à L'AE au C.E. à LA S	FRANCE: ROSPATIALE: V: NECMA: ne INDUSTRIE AERONAUTIQUE:
	DATE D'AFFECTATION	<b>N</b> :	sur CONCORDE:
	FONCTION:		
	DATE DE FIN D'AFFEC	TATIO	N:
	DATE DE LA RETRAIT	E:	
	DERNIERE FONCTION	ſ:	

→ Je déclare adhérer à 1 ° A.P.CO.S.
ASSOCIATION DES PROFESSIONNELS DE CONCORDE ET DU SUPERSONIQUE

### Date et signature

Je joins à mon adhésion:

● Le montant de la cotisation 25 EUROS (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

**2** 01 45 35 55 47

2 Deux photos d'identité