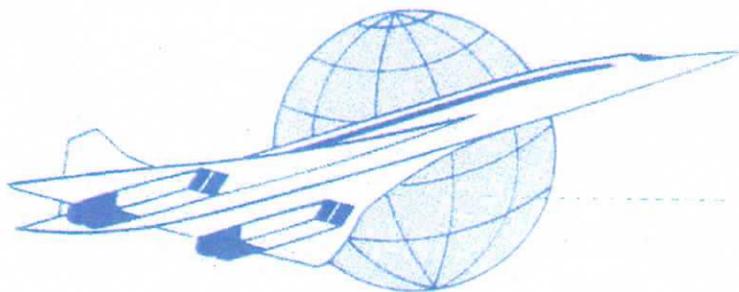


mach 2.02

A stylized graphic featuring a blue and white Concorde in flight, positioned behind a blue wireframe globe. The globe is partially obscured by the aircraft's wings and tail.

ASSOCIATION DES PROFESSIONNELS DE CONCORDE ET DU SUPERSONIQUE





ASSOCIATION DES PROFESSIONNELS DE CONCORDE ET DU SUPERSONIQUE
A.P.CO.S.

Fondée le 26 Janv 1990 J.O du 28 fév 1990

Gilbert BARBAROUX 25/27, Bd ARAGO 75013 PARIS
Tél : 01.45.35.55.47 e-mail : Apcos.gb@wanadoo.fr

Revue Mach 2.02 Directeur de publication : Philippe GIRARD – Directeur Adjoint : René DUGUET
Comité de rédaction : Gabriel Aupetit - Gilbert Barbaroux - Hubert Michaut - Hubert Protin

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Pour les essais

Pierre Boliet
Claude Herpin
André Chaumeton
Claude Durand
Henri Perrier
Michel Rétif

Pour la ligne

Philippe Girard
Gilbert Barbaroux
Pierrette Cathala
Roger Cathodeau
René Duguet
Léon Faviez
Madeleine Fournier
Pierre Grange
JPaul Le Moel
Raymond Machavoine
Nicole Meneveux
Claude Poulain
Henri Ranty
Jacques Schwartz

Pour le personnel au sol

Gabriel Aupetit
Pierre Louis Breil
Jean Pierre Caillaud
Jean Claude Caplot
Bernard Combelles
Bernard Lapierre

COMPOSITION DU BUREAU

Président : Philippe Girard
Président d'honneur : Fernand Andréani
André Turcat
Membres d'honneur : Gérard Feldzer
Poisson Quinton
Vice Présidents : Michel Rétif
Gabriel Aupetit
René Duguet
Gilbert Barbaroux
Secrétaire : Léon Faviez
Secrétaire Adjoint : Gilbert Barbaroux
Trésorier : Pierrette Cathala
Trésorier Adjoint :

LISTE DES COMMISSIONS

Commission des statuts

C.Poulain-H.Ranty-André Barbaroux-Martine Camuzeaux

Commission des activités culturelles

R.Duguet-G.Aupetit-M.Fournier-A.Barbaroux-M.Rétif

Commission technique

R.Machavoine-H.Protin

Commission des communications et des relations extérieures

Annick Moyal-Martine Taillandier-N.Meneveux-M.Fournier

Commission informatique

G.Barbaroux-R.Duguet-H.Michaut-C.Poulain

CHARGE DE MISSION

Suivi technique Concorde
H.Protin
Suivi opérationnel Concorde
Roger Béral-H.Michaut
L'avenir du Supersonique
H.Perrier-R.Machavoine
L'histoire de Concorde
J.P.Le Moel
Objets publicitaires
R.Duguet-G.Barbaroux

BUT de L'ASSOCIATION (extrait des statuts) *Grouper en une étroite solidarité tous ceux qui appartiennent ou ont appartenu par leur profession à la mise en service et à l'exploitation du Concorde, et ainsi participé au développement de l'Aviation Supersonique*

sommaire

- 1 / - EDITORIAL DU PRESIDENT .
- 2 / - REPRISE DES VOLS CONCORDE .
- 3 / - CERTIFICAT de NAVIGABILITE DU F- BVFC .
- 4 / - CONCORDE AUTORISE A VOLER .
- 5 / - JOUR J : PREMIER VOL COMMERCIAL pour Concorde .
- 6 / - CHRONIQUE AERONAUTIQUE . Michèle BEJAUD
- 7 / - HISTORIQUE de la remise en ligne de Concorde . Pierre GRANGE
- 8 / - REGULATIONS For Operation of AIRCRAFT .
- 09 / - DEJEUNER ANNIVERSAIRE AU « Chalet des Iles » le 26 janvier 2002 .
- 10 / - REUNION TOULOUSAINNE . Michel RETIF .
- 11 / - Une CELEBRATION du NEZ . D'après Charles SMITH
- 12 / - VISITE GUIDEE DU MARCHE DE RUNGIS le jeudi 08 novembre 2001 .
- 13 / - LES LACS ITALIENS .Geneviève BARBAROUX .
- 14 / - LE HERISSON .
- 15 / - AU SUJET DE « Autopsie d'un crash » .Michel DIOU .
- 16 / - C.R du CONSEIL d ' ADMINISTRATION du 19 FEVRIER 2002 .
- 17 / - BILAN FINANCIER 2001 .
- 18 / - LA VIE DU SECTEUR DE VOL CONCORDE .
- 19 / - CHANGEMENTS IMPORTANTS à NOTER.
- 20 / - DEMANDE DE VIREMENT PERMANENT.
- 21 / - DEMANDE D' ADHESION.

EDITORIAL

Mars 2002

Dans l'éditorial de septembre je vous parlais de l'espoir proche de voir notre Concorde en ligne.

Cet espoir est devenu réalité ; la ligne sur New-York est de nouveau ouverte avec quatre vols par semaine , et en prévision sept vols hebdomadaires en juin .

Un retour à la normale pour New-York ; Par contre il n'y aura plus de vols spéciaux .

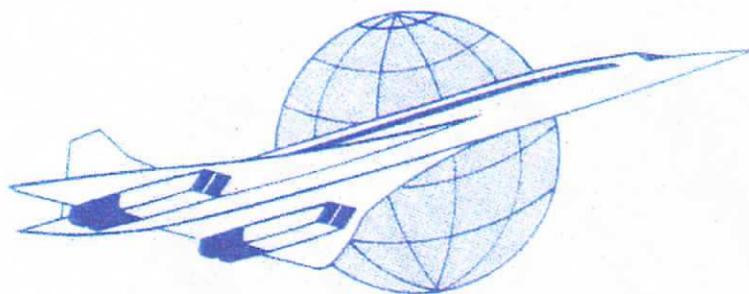
Sommes nous trop modestes ? Il semble que beaucoup de personnes « potentielles » pouvant adhérer à L ' A.P.CO.S. ne connaissent pas notre association .

*Il nous faut donc réagir , auprès des actifs principalement :mécaniciens au sol , techniciens , nouveaux équipages , commerciaux et techniques ,et essayer de transmettre à tous cette **passion** qui nous anime .*

*C'est en rassemblant des passionnés que nous assurerons une longue vie à notre **A.P.CO.S.** , souhait que j'espère vous partagez avec moi.*

Philippe GIRARD

A.P.CO.S



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

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

REPRISE DES VOLS CONCORDE

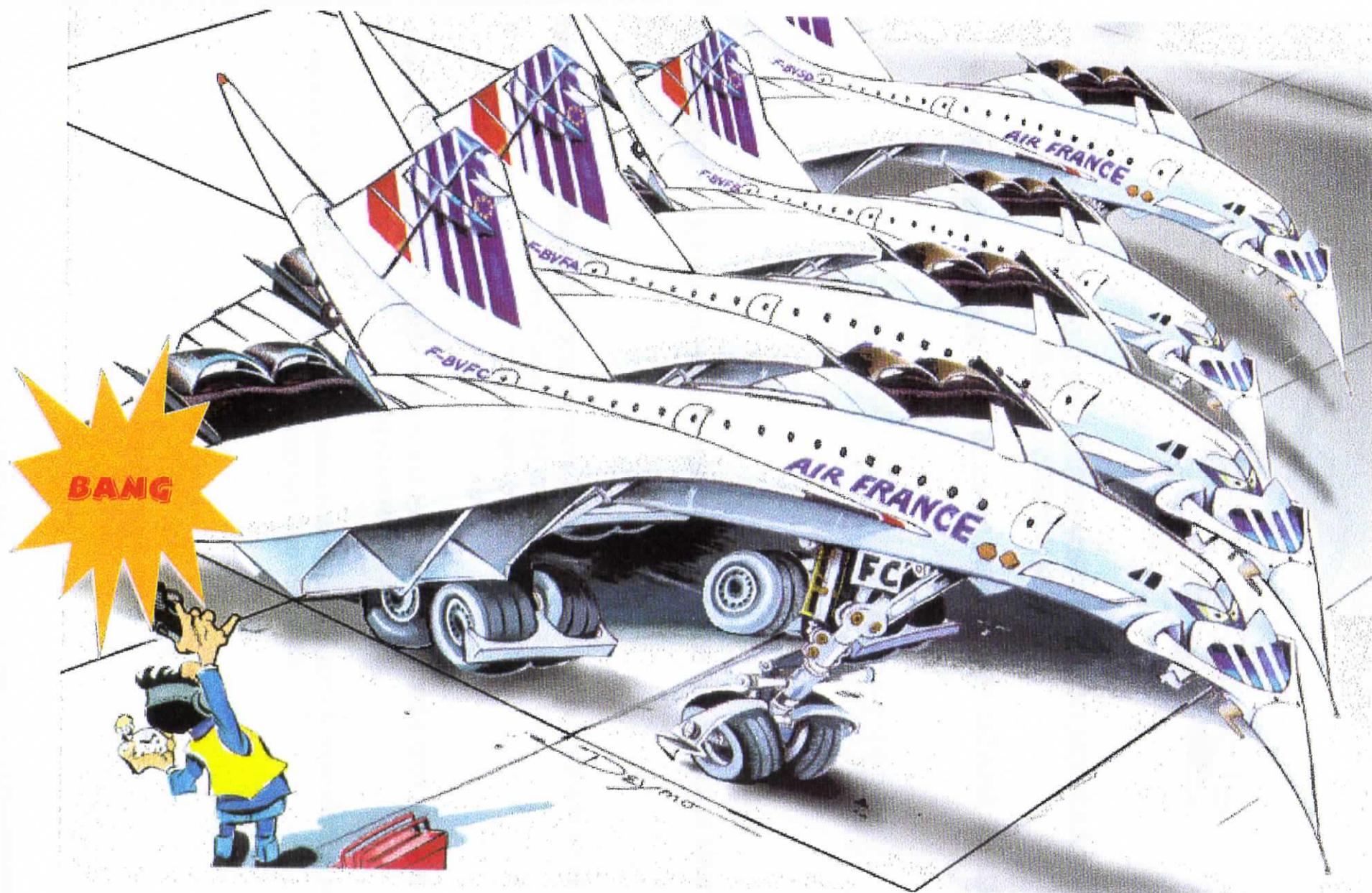
A tous ceux qui ont œuvré à la remise en service de CONCORDE,

Bravo pour ce challenge et cette belle réussite d'avoir su faire le nécessaire afin de remettre
en vol Sa Majesté Notre Bel Oiseau Blanc.
Quelle volonté et pugnacité !!
Merci.

Nous ne pouvons vous adresser que toutes nos félicitations et encouragements à l'occasion
de ce nouveau départ.

Toutes nos pensées irons à vous, ainsi qu'à nos camarades disparus, en ce jour mémorable et
émouvant du 7 novembre 2001

Le Président de l'Apcos
Philippe Girard



7 Novembre 2001 C'est reparti... Bravo et Bon vent à tous...

Exemplaire N° 1

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

N° 31905

SECRETARIAT D'ÉTAT AUX TRANSPORTS

SECRETARIAT GÉNÉRAL A L'AVIATION CIVILE

CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ

1 - Marques de nationalité et d'immatriculation F-BVFC	2 - Constructeur et désignation du type de l'aéronef STE NATIONALE INDUSTRIELLE AEROSPATIALE Avion: CONCORDE TYPE 1 VERSION 101	3 - N° de série de l'aéronef 9
--	---	---------------------------------------

4 - Mentions d'emploi: TRANSPORT PUBLIC DE PASSAGERS - 1 -

5 - Le présent Certificat de Navigabilité est délivré à l'aéronef ci-dessus désigné, conformément à la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale en date du 7 décembre 1944 et aux Règlements français.

Cet aéronef est réputé apte au vol lorsqu'il est entretenu et utilisé conformément aux textes précités et aux limites d'emploi applicables.

Le présent Certificat n'est valable qu'associé aux documents suivants:

- Manuel de vol référence 406846/75 approuvé par le S.G.A.C.

Délivré le 28 JUIL. 1976

Le Secrétaire Général de l'Aviation Civile,

L'P. du LILLAY
Chef du Bureau Certifications



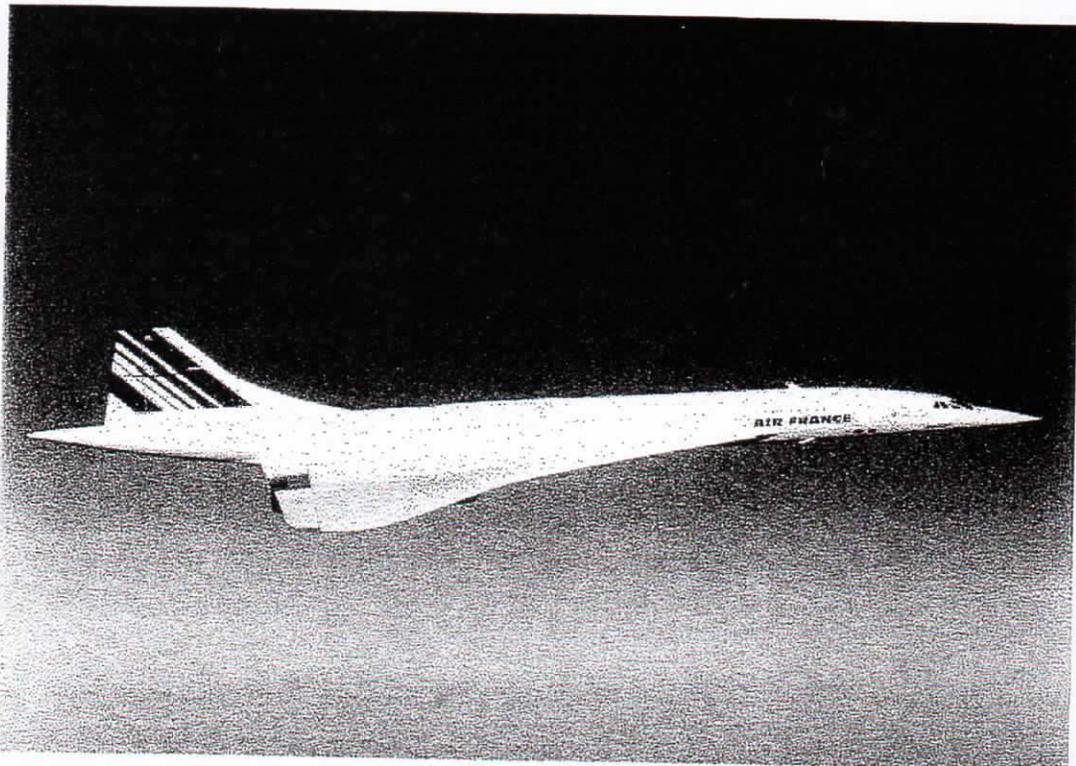
6 - Voir au verso, les visas périodiques donnant la durée de validité.

Istra 6026-75

Validité du Certificat de Navigabilité

Date et lieu de l'examen	Résultats de l'examen Durée de validité	Signature des Experts	Date et lieu de l'examen	Résultats de l'examen Durée de validité	Signature des Experts
26.7.76 TOULOUSE	BV Situation V 26 JUILLET 1977				
06.06.77 Roissy	BV Situation V 06.06.78				
02.06.78 Roissy.	BV Situation V 06.06.81				
05.06.77 Roissy.	BV Situation V 06.06.84				
31.03.88 Roissy	BV Situation V 31.03.1991				
29.03.91 Roissy	BV Situation V 31.03.1994				
18.03.94 Roissy.	BV Situation V 31.03.1997				
27.05.98 Roissy CDG	Situation V 27-05-2001				
25.08.2000 Roissy CDG	Situation R				
06 nov. 2001 d 1200 Roissy CDG.	Situation V validité: le 06 nov. 2004				

Le Concorde est autorisé à voler après un an de suspension due au crash de juillet 2000



Air France espère remettre en service ses cinq supersoniques en novembre

JEAN-CLAUDE GAYSSOT l'avait promis à maintes reprises. Les faits ont fini par lui donner raison : Concorde va à nouveau voler. Mercredi 5 septembre, la direction générale de l'aviation civile (DGAC) et son homologue britannique, la Civil Aviation Authority (CAA), ont délivré la « consigne de navigabilité » du Concorde. Ce document détaille « la liste de modifications présentées par les constructeurs [qui] a été approuvée, ce qui permettra de délivrer un certificat de navigabilité à la flotte des Concorde », ont précisé dans un communiqué commun la CAA et la DGAC. « Cette décision ouvre la voie à une reprise des vols commerciaux du Concorde », des vols qui avaient été suspendus au lendemain du crash d'un supersonique d'Air France sur Gonesse, le 25 juillet 2000 peu après son décollage de Roissy-Charles-de-Gaulle, faisant 113 victimes.

Un certificat de navigabilité va être maintenant délivré à chacun des douze appareils – cinq pour Air France, sept pour British Airways – au fur et à mesure qu'ils auront été modifiés. Le premier Concorde français a obtenu ce précieux certificat devrait être l'appareil Fox Bravo d'Air France, celui qui a permis d'effectuer les ultimes tests en vol qui ont été menés ces derniers jours. Les modifications portent essentiellement sur les réservoirs, dont l'intérieur a été retapissé de kevlar afin d'éviter que se renouvelle la fuite de carburant qui avait entraîné l'embrassement des réacteurs, et sur les pneumatiques, plus résistants à l'éclatement, désormais fabriqués par Michelin.

« La compagnie va poursuivre l'entraînement de ses personnels, afin de reprendre son exploitation commerciale entre Paris et New York dès le mois de novembre », a aussitôt fait savoir Air France

mercredi. Son concurrent britannique, qui exploitait davantage le Concorde avant l'accident de Gonesse, espère, lui, remettre en service ses supersoniques dès le mois d'octobre. Reste à reconquérir la clientèle. Les Concorde d'Air France, qui volaient en moyenne chacun 600 heures par an, transportaient avant l'accident environ 45 000 passagers et généraient un chiffre d'affaires de quelque 700 millions de francs (106,7 millions d'euros), soit moins de 1 % du chiffre d'affaires annuel de la compagnie. Environ 10 % de ces recettes provenaient des affrètements spéciaux – opérations ponctuelles ou charters. Le Concorde accidenté avait ainsi été affrété par un voyageur allemand.

FAIBLE RENTABILITÉ

Cette dernière activité ne devrait pas reprendre de sitôt, compte tenu du fait

qu'il ne reste que cinq appareils en état de voler dans la flotte française. « Il nous faut au moins trois appareils pour redémarrer, deux qui volent et un en réserve », explique-t-on à Air France, qui va donner la priorité à la ligne régulière Paris-New York. C'est la clientèle américaine qui a été la plus touchée par l'immobilisation des Concorde. Pour tenter de fidéliser la clientèle d'affaires, Air France avait programmé, peu après l'accident, un vol long courrier supersonique Paris-New York en début de matinée, qui arrivait à New York une heure après l'horaire du Concorde. Air France va maintenant s'efforcer de refaire basculer ces clients vers le supersonique, dont l'image a été affectée par l'accident. « Nous pensons qu'il faudra un certain temps pour restaurer la pénétration du marché et l'attractivité du produit, peut-être quelques mois, peut-être un peu plus », esti-

...Suite...

maît Pierre-Henri Gourgeon, directeur général d'Air France, en marge de la présentation des résultats trimestriels du groupe, mardi 4 septembre.

Les modifications techniques ont alourdi l'appareil d'environ 500 kilos, ce qui a contraint les exploitants à

réduire le nombre de sièges (95 initialement) et la capacité des réservoirs, aggravant d'autant son équilibre économique. M. Gourgeon a rappelé que « la rentabilité de l'activité de Concorde n'était pas extrêmement élevée » avant l'accident, et que, depuis un an, « nous

avons des dépenses liées à Concorde – les équipages, la maintenance – et nous n'avons pas de recettes ». L'immobilisation du supersonique a affecté les résultats de l'exercice 2000/2001 d'Air France à hauteur de 35 millions d'euros, en partie compensés par les

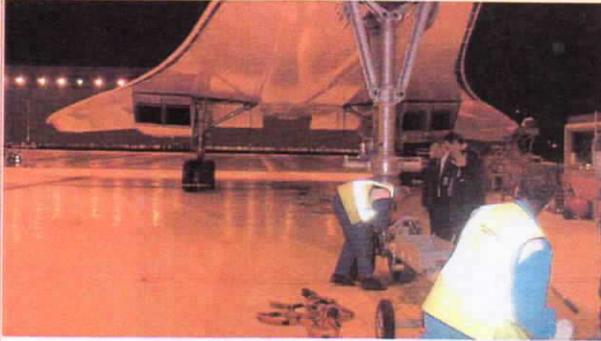
assurances.

Pascal Galinier

Le Monde

CONCORDE

Jour J : premier vol commercial pour mercredi 7 novembre 2001



06h30 : Arrivée de l'équipe de tractage mise en piste de l'avion



07h30 : pastillage de l'avion



09h30 : une image côte à côte

INTERVIEW

3 questions au département Concorde



Hervé PAGE,
responsable département Concorde

Trajectoires :

“Où en est-on, un an après, dans la compréhension de l'accident ?”

Hervé Page : “Le rapport d'étape diffusé en juillet dernier par le bureau enquête accident (BEA) retrace l'enchaînement le plus probable ayant conduit à l'accident du 25 juillet 2000. L'explosion d'un pneumatique, qui a roulé sur une lamelle métallique laissée sur la piste par un DC-10, a endommagé la structure d'un des réservoirs.

Une fuite importante de kérosène en a résulté entraînant un incendie, qui a fortement endommagé la structure de l'appareil le rendant incontrôlable.

C'est sur la base de ces conclusions préliminaires, que les constructeurs ont proposé les modifications nécessaires et préalables à la reprise des vols qui ont été validées par les autorités de certification.”

Trajectoires :

“Comment se sont déroulés les chantiers de modifications ?”

Hervé Page : “Nous avons dû résoudre des problèmes de nature très différentes pour procéder au démarrage des chantiers liners.

Sur le plan technique tout d'abord, il nous a fallu terminer la mise au point de la modification des fonds de réservoir carburant, en coopération permanente avec EADS qui avait détaché sur place une équipe entière dont plusieurs personnes de son bureau d'études.

Sur le plan logistique ensuite, nous avons organisé un suivi détaillé permettant de vérifier la conformité des pièces livrées, de lancer et réaliser les adaptations nécessaires et de contrôler autant que possible la livraison des pièces en temps voulu.

Sur le plan humain enfin, nous nous sommes donnés les moyens de réaliser ces modifications : les équipes de ME.QN ont été reconstituées et étoffées avec le détachement de chaudronniers d'Orly, du Bourget et de Roissy (ME.QZ), les uns ont pris en charge les opérations de préparation des réservoirs et les autres celles de pose des liners, dans des conditions souvent très pénibles d'accès et d'environnement. Je souhaite d'ailleurs les saluer pour la qualité du travail effectué et l'engagement personnel dont ils ont pu faire preuve.

Cet investissement collectif a permis de respecter les plannings que nous nous étions fixés.”

Trajectoires :

“Quelles ont été les dernières étapes avant la remise en ligne ?”

Hervé Page : “La reprise de l'exploitation commerciale entre Paris et New-York a eu lieu mercredi 7 novembre, date à laquelle British Airways, avec qui nous avons travaillé en étroite collaboration, a également repris ses liaisons transatlantiques supersoniques.

En ce qui concerne nos appareils, le F-BVFB a été le premier à retrouver son certificat de navigabilité le 6 septembre, suivi du F-BTSD le 19 octobre 2001.

3 appareils modifiés étaient nécessaires à la reprise commerciale des vols.

Le F-BVFC a retrouvé son certificat de navigabilité le 31 octobre, si bien qu'après différents vols de contrôle et d'entraînement du PNT fin octobre, nous étions fin prêts pour la remise en ligne que nous attendions tous avec impatience.

Le premier vol s'est d'ailleurs déroulé de façon très satisfaisante.”

**Un quatrième Concorde (le F-BVFA) doit sortir de chantier mi-décembre et être réintégré également à la flotte.
Le F-BVFF doit quant à lui subir sa visite de grand entretien.*

Concorde



3 : deux Concorde
en contact de l'aérogare

10h25 : mise en route des moteurs,
un départ sous haute surveillance

10h30 : L'avion est fin prêt. Le vol AF002 pour
New-York JFK quitte le bloc à l'heure.

TÉMOIGNAGES

LAURENT COUSIN

Mécanicien ME.QN

"Concorde, c'est de la mécanique à l'état pur; de la haute couture aéronautique qui réclame un traitement sur mesure. Je travaille exclusivement sur l'avion depuis 1995, date des premières "GV", et j'ai vécu avec angoisse et incertitude l'arrêt de l'exploitation. Aujourd'hui, c'est avec impatience que j'attends la remise en ligne. Encore plus que les autres avions, Concorde est fait pour voler".



BRUNO COSTE

chaudronnier ME.QZ

"J'avais déjà travaillé sur Concorde et lorsque l'occasion de revenir s'est présentée, je n'ai pas hésité longtemps. Il est vrai que c'est un avion qui nécessite d'être extrêmement minutieux et appliqué. Il est aussi très exigeant physiquement. Mais les équipes sont très solidaires et l'on donne naturellement le meilleur de soi pour cet avion. Je voulais voir redécoller Concorde, il me fait rêver depuis l'enfance".



PHILIPPE MARCA

chaudronnier MI.BR (Le Bourget)

"Travailler sur Concorde requiert une attention de tous les instants, car le travail y est plus artisanal et la traçabilité des opérations plus importante que sur un autre avion. L'expérience est cependant très enrichissante professionnellement et humainement. Une synergie s'est opérée rapidement entre les équipes d'Air France et celle d'EADS ce qui a contribué à rendre l'ambiance de travail très conviviale".



BENOÎT CAQUINEAU

chaudronnier ME.YH

"C'est mon premier détachement et j'ai la chance de le faire sur Concorde. Le travail est très enrichissant et même si les conditions de travail ont été parfois pénibles, notamment lors des fortes chaleurs de cet été, l'accueil, l'organisation, et les investissements matériels consentis ont permis de réaliser le chantier dans des conditions optimales. Et puis Concorde est un avion mythique, il vaut largement quelques petits sacrifices".



Chronique aéronautique :

Concorde , le retour du phénix

AF 002 mercredi 7 novembre 2001 , date pour tous les passionnés du bel oiseau qui renaît de ses cendres . Les F.BVFB (A.F.) et G.BOAF (B.A) se saluent nez à nez sur le sol américain et seront rejoints par le G.Bxxx de Tony Blair .

BRAVO et grand merci à tout l'équipage :

1.CDB , Edgard Chillaud – 2 OPL , Robert Vacchiani – 3 OMN , Roger Béral – 4 CC , Alain Verschuere . Hôtesse de l'air Pierrette , Anne Aubin , Sandra Blanc-Garin .

Stewards : Kim Gaëtan Lengoc , Patrick Loreau .

La reprise d 'une liaison journalière CDG-JFK-CDG en période critique est l'essence même de l'espoir . M B – V.

Clin d'œil :Le café restaurant le *trait- d'union* (122 rue de Rennes , 75006 Paris) permet dans une atmosphère bon enfant, à tous les passionnés d'aviation de se réunir mensuellement pour un dîner convivial. Le prochain rendez-vous se tiendra le 18 décembre de cette année. Pour 2002 téléphonez au 01 45 48 70 66 et demandez Serge.

Club-Concorde :AIAC association internationale Aérophilatélie et Cartographie
www.club-concorde.org

Les ailes brisées : Salon Hoche , 9 avenue Hoche Paris VIIIe, 4,5,6, décembre 2001.

Michèle BEJAUD



Constructeur et Industrie

Historique de la remise en ligne de Concorde

I Campagnes d'études et d'essais

La remise en ligne du Concorde est un événement sans précédent au sein d'Air France. Cet exploit n'a pu être réalisé que grâce à une équipe, personnel au sol et navigant, que les responsables de la Compagnie ont su choisir.

Parmi ceux-ci, Pierre Grange, actuellement commandant de bord sur B 777, exerce également les fonctions d'adjoint à la Direction des Opérations et du Développement Technique (OA.NA).

Sa formation de pilote d'essai a permis de le détacher au sein d'EADS afin de participer aux campagnes d'essais réalisées à Istres.

Pierre Grange a eu la gentillesse de nous transmettre un article fort intéressant sur ces campagnes, article également destiné à l'Amicale des Anciens de l'EPNER, et qui nous plonge dans un domaine peu connu.

Jacques Hoyer

► Campagne d'essais du Concorde F-BVFB à Istres, janvier 2001

800 mètres après le lâcher des freins, le Fox Bravo passe 180 kt. « STOP ! », les manettes sont réduites, « Manche tenu », « 4 vertes », « 205 kt ! ». À l'application de la pleine poussée reverse, la vitesse se décide enfin à diminuer, « 180 !, 160 !, 130 ! », application des freins, « 100 kt !, retours reverses externes ! »... arrêt de la décélération vers 50 kt pour laisser rouler jusqu'au bout. Piste dégagée, l'alarme température frein s'allume sur la planche de bord, suivie par la litanie des températures « 360, 380, 340... ». Nous rentrons au parking, devant le hangar de CEV, à l'issue de cette 13^e et dernière accélération arrêt qui clôture la première campagne d'essais Concorde de cette année 2001.



Lorsque le 25 juillet 2000, le vol AF 4590 s'écrase près de Gonesse après un vol de 56 secondes, c'est la stupeur et le chagrin pour tous les personnels d'Air France. Bientôt nous réaliserons que ce drame nous dépasse et devient une affaire nationale.

Le ministre des Transports décide l'arrêt des vols, puis c'est le certificat de navigabilité de chaque avion qui est retiré par les Autorités de certification française et britannique. Ceci confirme que la reprise des vols ne pourra se faire qu'après que des modifications significatives soient apportées, permettant de réduire les conséquences d'un éclatement de pneu.

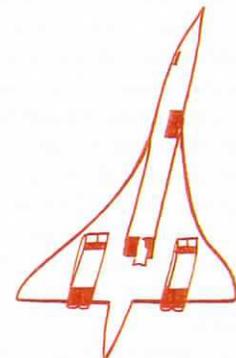
Le scénario du BEA (Bureau Enquête Accidents) est le suivant : éclatement, à grande vitesse (170 kt), d'un pneu de train principal, amenant la projection d'un débris important (de l'ordre de 4 kg) qui percute violemment l'intrados de l'aile. L'intensité du choc entraîne le déchirement de l'intrados, puis l'arrachement d'une partie d'environ 30 cm par 20 cm, au droit du réservoir 5. Cette perforation laisse s'échapper le car-

burant à un débit de l'ordre de 60 kg à la seconde. L'incendie qui en résulte est catastrophique. La structure avion est endommagée et l'ingestion de mélanges carburés et/ou enflammés dans les entrées d'air des moteurs 1 et 2 provoquent des pompages lourds.

Dès que ce scénario est présenté par le BEA, EADS (1) travaille sur des solutions permettant de restaurer la navigabilité, et présente début décembre 2000, une modification consistant à recouvrir, à l'instar d'un « liner » de piscine, l'intérieur des réservoirs concernés d'un tissu de kevlar. En haut supersonique, la température de peau des réservoirs de voilure est de l'ordre de 100 °C. Il est donc nécessaire d'assurer la circulation de carburant au voisinage des parois de réservoir. Pour cette raison, le « liner » proposé est percé pour baigner dans le carburant. En cas de rupture de paroi, similaire à l'accident du 25 juillet, une fuite légère subsiste donc.

Il reste à prouver qu'une telle fuite ne présente pas de danger pour l'avion.

Il faut commencer par déterminer la quantité de carburant ingérée par les moteurs au cas où une telle fuite se produit, au droit des entrées d'air. C'est l'objectif de la campagne d'essais de janvier : visualiser les écoulements de fluide aux abords des entrées d'air et mesurer la proportion de fluide ingérée par les moteurs.



(1) Sud Aviation et British Aircraft Corporation ont construit le Concorde. À la suite des différentes fusion et regroupement intervenus dans l'industrie aéronautique européenne, au cours des 20 dernières années, les deux constructeurs, en charge de Concorde sont aujourd'hui EADS (Société Européenne d'Aéronautique, de Défense et Spatiale) pour la France et British Aerospace Corporation pour la Grande-Bretagne.

L'installation d'essai étudiée par l'équipe EADS de Jean-Jacques Rondeau, est positionnée en cabine arrière. Elle est composée des éléments suivants :

- un réservoir de 50 litres d'eau fluorescinée, mis en pression à 15 bars, communique avec 3 « sorties » placées aux abords des entrées d'air des moteurs 1 et 2. Ces sorties permettent, lorsque le débit est commandé, une projection d'eau en panache. L'ingénieur d'essai peut sélectionner un point de sortie et commander la projection d'eau ;
- 3 caméras sont positionnées sur les jambes de train, pour visualiser l'écoulement.



Chaque point d'essai consiste à simuler la projection d'eau dans la phase d'accélération, entre 50 et 180 kt, avec les moteurs à différents régimes.

Le F-BVFB, convoyé de Roissy CDG à Istres, le 18 janvier par un équipage Air France, fait la « une » des journaux. Il est accueilli dans les installations du CEV, et prend ses quartiers dans le HM 20. La maintenance du FB est assurée par un détachement Air France.

L'équipe Essais en vol d'EADS l'attend pour mettre en place l'installation d'essai. Henry Perrier, ancien Directeur des Essais en Vol Aérospatiale (INE 1955), délaisse sa retraite pour travailler, au sein des équipes EADS, à la remise en ligne de l'avion. Il supervisera les essais à Istres, dont la responsabilité est confiée à Didier Ronceray (INE Airbus promo 84), qui avait déjà travaillé sur Concorde lors de la certification du système anti-collision TCAS en 1992.

L'équipage d'essai est complété d'Edgard Chillaud (CDB Air France, Chef de Division Concorde) et de Roger Béral (Chef Mécanicien Navigant Concorde).

Les premières accélérations arrêt débutent le mardi 23 après midi.

Toutes les accélérations arrêt sont effectuées en sec, c'est-à-dire sans réchauffes (2), pour limiter au maximum l'accélération, particulièrement forte aux masses de l'essai de 110 tonnes (3).

De plus, de manière à ce que le segment d'essai (130 - 180 kt) dure plus longtemps, les moteurs internes sont placés sur réduit, au passage de 100 kt.

Il n'est pas prévu, de mettre l'avion en vol. Néanmoins, la visualisation des écoulements sous incidence, intéresse le constructeur. Une accélération arrêt avec prise d'assiette est donc étudiée au simulateur Concorde de Roissy. Cette étude permettra de confirmer la faisabilité de cette prise d'assiette, d'établir la répartition des tâches au sein de l'équipage et de déterminer le braquage d'entrée aux élevons. Ce point d'essai, réalisé le 31 janvier, permettra de tenir une assiette de 6° durant quelques secondes, de 120 à 160 kt.

La campagne se termine le jeudi 1^{er} février par une

(2) Le langage employé sur Concorde est plein de charme, et souvent il se montre original. Ainsi, on ne parle pas de post combustion (after-burner), qui n'est qu'une constatation banale, mais de réchauffe (reheat) terme qui induit la compréhension aérodynamique du phénomène.

(3) Masses caractéristiques Concorde : Max Roulage 186,9 t, Max Décollage 185,1 t, Max Atterrissage 111,1 t, Max ZFW 92,1 t.

accélération à très haute vitesse (205 kt) et à très fort débit de fuite. Il reste aux ingénieurs à étudier les résultats et en tirer les conclusions. L'ambiance est mitigée car, en première analyse, il semble que les moteurs absorbent plus de fluide que prévu.

Le FB remonte sur Paris le samedi 3 février. Pour nous, l'aventure est terminée, mais c'était compter sans la surprise *Bibendum*.

► Campagne d'essai du F-BTSD à Istres, avril-mai 2001

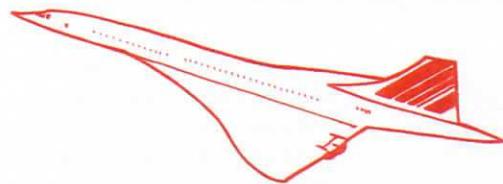
Dès janvier, l'annonce que Michelin avait su développer rapidement et en secret un nouveau pneumatique, faisait l'effet d'une bombe au sein des équipes en charge de la remise en ligne de Concorde.

En effet, de l'avis de tout le monde, développer un tel pneu, représentait un challenge qui ne pouvait être relevé rapidement. Or dès le mois de janvier, c'est-à-dire moins de 4 mois après l'offre d'appel lancé par EADS, Michelin présente ce pneu de nouvelle génération, offrant une meilleure résistance aux dommages causés par les corps étrangers (FOD), et dont le mode d'éclatement évite la projection de fragments lourds. Il est baptisé NZG Near Zero Growth (4). Toutes ces particularités ont été validées et certifiées par Michelin et les Autorités. Il reste à certifier l'ensemble pneu-jante sur l'avion Concorde.

Mi-avril, le Concorde F-BTSD est mis à disposition d'EADS et convoyé à Istres, pour assurer la campagne d'essais en vol de certification du pneu Michelin NZG.

Une nouvelle fois, le CEV et la Base Aérienne sont mis à contribution. Michel Cartier (ENE 1983) intègre, au titre de la certification, l'équipage d'essais, dont la composition reste inchangée par ailleurs.

Le système de freinage de Concorde fonctionne selon un principe de régulation en couple de freinage sur piste sèche, et d'intervention du système anti-skid lorsque la piste devient glissante, mouillée par exemple. Certains points d'essais doivent donc être ef-



(4) NZG Near Zero Growth. Dans cette appellation hermétique réside le secret de ce pneu. En fait, les pneus aviation se répartissent aujourd'hui en 3 catégories : les pneus conventionnels (carcasse croisée), les pneus radiaux (carcasse radiale) et les pneus NZG. Du fait des pressions de gonflage très élevées pratiquées en aviation civile (de l'ordre de 200 psi) les pneus se dilatent lorsqu'ils sont mis en pression. Ce phénomène est encore amplifié par la force centrifuge qui résulte de la vitesse de rotation (Concorde décolle aux environs de 400 km/h). Entre le diamètre initial de l'enveloppe et son diamètre en pression et en rotation, l'expansion est, pour Concorde, de l'ordre de 12% avec des pneus conventionnels, 8% pour les radiaux, alors qu'elle n'est que de 3% sur le NZG (d'où son nom). Cette expansion crée une tension sur la gomme périphérique très forte sur un pneu conventionnel, faible sur un NZG.

Par comparaison avec un pneu classique, un FOD (Foreign Object Damage) est donc moins destructeur sur un NZG, car l'enveloppe périphérique, pratiquement inerte, se déchire plus difficilement. De la même manière, un élastique tendu est facile à couper avec un couteau très peu aiguisé ; détendu il est pratiquement impossible de le sectionner avec le même ustensile.



fectués sur piste sèche ce qui ne présente pas trop de difficultés à Istres, mais le plus grand nombre sont prévus piste mouillée. La coopération des services incendie de la BA 125 du CEV, est donc nécessaire dans ce cas pour mouiller la piste, préalablement à l'essai.

Les premières accélérations arrêt permettent de calibrer les actions équipages et de coordonner les acteurs : véhicules incendies, véhicules d'accompagnement CEV, avion.

La technique utilisée consiste à épandre, dans le minimum de temps, au moyen de 6 véhicules d'incendie de forte capacité, 24 000 litres d'eau sur une longueur de piste de l'ordre de 1 000 mètres. Dès la fin de l'épandage, l'accélération est lancée. Il s'agit de se présenter moteurs réduits à une vitesse sol de 160 kt, en début de flaque, où le freinage maximum est initié. En fin de zone mouillée, le freinage peut être relâché.

Les roues avant de chaque boggy, sont « appareillées », ce qui permet d'alimenter l'installation d'essai en paramètres d'analyse. En montant sur les trains des pneus différents (Michelin 1 et 2, Goodyear 3 et 4 par exemple), il est possible de mesurer par différence la performance de décélération de chaque pneu.

L'objectif des essais est la certification par comparaison des performances des pneus Michelin par rapport aux pneus Goodyear et Dunlop. Ces pneus, de technologie classique, étant alors les seuls pneus certifiés Concorde.

À l'issue de chaque accélération arrêt, le vol est sommairement « dépouillé » et les premières conclusions tirées. Ceci permet d'orienter l'essai suivant, et éventuellement de faire appel à d'autres spécialistes. Ainsi, 2 ingénieurs Messier, fabricant du boîtier anti-skid, « descendent » en urgence de Paris pour prêter main forte à l'équipe EADS. 14 accélérations arrêt ont ainsi été effectuées à différentes masses et différentes vitesses.

Comme pour la campagne d'essais de janvier, le Centre d'Essais en Vol, accueille l'avion dans un de ses hangars, et met à la disposition des différents personnels ses moyens et en particulier le contrôle aérien d'essais (CER). La maintenance est toujours assurée par une équipe Air France. Comme en janvier, un tractiste détaché de l'escala de Marseille assure le déplacement de l'avion à l'aide d'un tracteur prêté par la Base Aérienne 125. Dans le cadre de la certification du nouveau pneu Michelin, de nombreux tractages à braquage maxi de la roulette, et à différentes masses, permettent de visualiser la déformation en torsion des

pneus et du boggy. Ces déformations sont impressionnantes pour tous les types de pneu.

Mercredi 2 mai, un vol est effectué pour vérifier le bon fonctionnement normal de l'ensemble train et roues, montées en « tout Michelin ». Pour la première fois, un Concorde équipé « tout Michelin » vole. Un touch and go et un atterrissage complet sont effectués à l'issue, à chaque fois, d'une approche GCA aux maximas, car Istres est « jaune ». En effet, La Crau, ce jour-là, a pris son visage des mauvais jours, et la pluie est assez forte pour rendre le tour de piste impossible. Un avantage : la piste est bien mouillée et nous dispense de la procédure de mouillage. Au cours de ce vol, Mike Bannister, Chef de Division Concorde British Airways, est admis par EADS au cockpit, en tant qu'observateur.

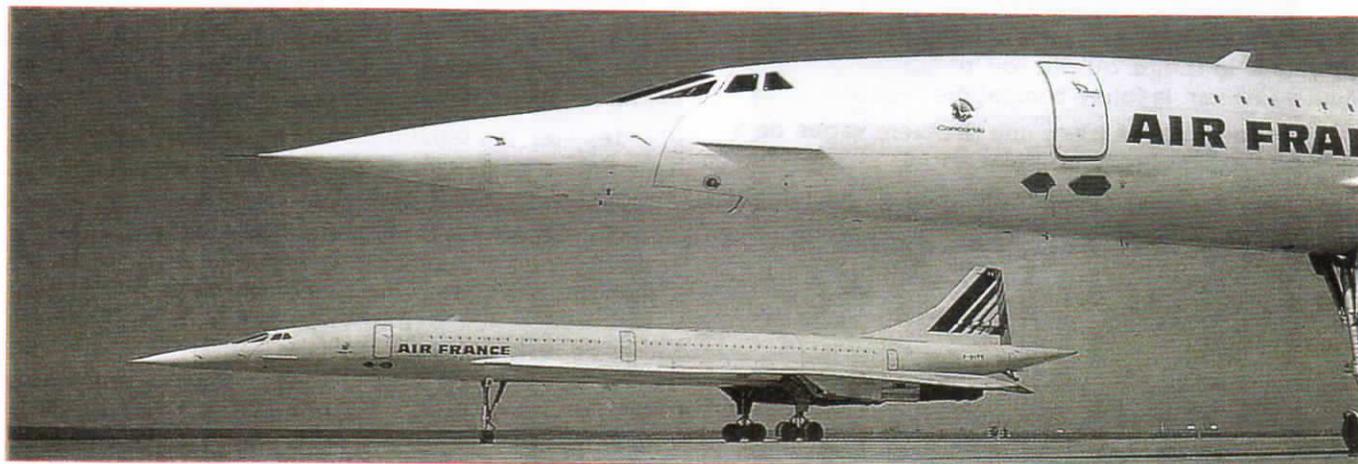


L'équipage de certification pour EADS à Istres.
De gauche à droite : **Captain Mike Bannister de BA, Captain Edgard Chillaud, OMN Roger Béral, Captain Pierre Grange, d'Air France**

Le SD réintègre la région parisienne le samedi 5 mai.

Le résultat définitif des essais et donc de la certification du pneu NZG de Michelin est connu après que les Autorités aient examiné le rapport complet, quelques semaines après. L'impression dominante de tous les acteurs de cette campagne est que ce nouveau pneu est un élément déterminant dans l'aventure « Nouvel Envol Concorde ».

Pierre Grange



II Le CDN* revalidé grâce à une collaboration exemplaire entre les partenaires

« Lorsqu'un avion est immobilisé au sol pour un temps indéterminé, il est impératif de mettre immédiatement en place des procédures réglementaires dites de stockage », on fait tourner les moteurs, on manipule les commandes de vol, on met en pression les systèmes hydrauliques, les circuits pneumatiques.

Dans le même temps une coopération entre les constructeurs EADS, Airbus UK, et les compagnies aériennes Air France et British Airways se met en place pour assurer le suivi du développement, de la définition et de la mise au point de l'ensemble des modifications nécessaires à la reprise des vols.

Le département Concorde de la Maintenance « déstocke » un avion en janvier 2001 puis un deuxième en avril 2001 pour les mettre à la disposition d'EADS afin de procéder à différents essais. Ces derniers sont concluants, il s'agit alors de modifier la flotte Concorde.

Des chantiers sont définis pour réaliser quatre modifications principales :

- installation de panneaux de kevlar sur les fonds de réservoir ;
- montage de pneumatiques Michelin de nouvelle génération ;
- renforcement du blindage des câblages électriques dans les caissons de train ;
- modification des déflecteurs d'eau situés à l'avant des roues des trains principaux.

Le département Concorde de la direction de la Maintenance a retrouvé de février 2001 à août 2001 un effectif de 133 salariés (25 personnes durant la période de « stockage ») qui a permis de lancer fin août

* Certificat de Navigabilité.

la série des vols de contrôle et des vols d'entraînement pour le Fox Bravo.

Avant de livrer le Fox Charlie, le Sierra Delta, et le Fox...

Durant ce temps PNT et PNC se sont préparés à la reprise des vols.

70 PNC et 7 cadres concernés ont participé à 2 séries de stage :

- un stage de sécurité comportant une partie théorique (armement de sécurité, consignes de secours) et une partie pratique (exercices d'évacuation, essais de matériels, comme les extincteurs ou les équipements d'oxygène, visualisation de l'avion et manipulations à bord) ;
- un stage commercial dont le programme est totalement nouveau entre autre une mise en situation des PNC en simulateur avec des PNT, où sont reconstitués divers types de situation en vol.

Quant aux PNT, ils ont été divisés en 3 groupes : cadres et instructeurs, pilotes et mécaniciens qualifiés, (ou 100%) pilotes et mécaniciens en cours de qualification.

Les premiers ont procédé à un vol hors ligne, les seconds (100%) ont suivi 2 jours de cours au sol, 2 séances d'entraînement et une séance de contrôle au simulateur et ont réalisé 3 mouvements hors ligne (décollage - atterrissage).

Quant aux PNT en cours de qualification, ils ont continué le processus en simulateur et ont réalisé en plus 20 mouvements et 3 h 45 de vol hors ligne.

Des vols techniques ont eu lieu après le retour du CDN, ainsi que des vols d'évaluation opérationnelle : 2 boucles de 3 h 45 sur l'Atlantique et un aller et retour PAR/NYC. Air France a choisi l'aérodrome Marcel Dassault de Châteauroux-Déols pour l'entraînement des équipes et le **7 novembre** Concorde reprenait son service normal sur la ligne PAR/NYC/PAR (cf. article ci-avant en rubrique « Air France en bref »). ■



REGULATIONS

For Operation of

AIRCRAFT



Commencing January 1920

1. Don't take the machine into the air unless you are satisfied it will fly.
2. Never leave the ground with the motor leaking.
3. Don't turn sharply when taxiing. Instead of turning sharp, have someone hit the tail around.
4. In taking off, look at the ground and the air.
5. Never get out of a machine with the motor running until the pilot relieving you can reach the engine controls.
6. Pilot's should carry bankies in a handy position to wipe off goggles.
7. Riding on the steps, wings, or tail of a machine is prohibited.
8. In case the engine fails on takeoff, land straight ahead regardless of obstacles.
9. No machine must taxi faster than a man can walk.
10. Never run motor so that blast will blow on other machines.
11. Learn to gauge altitude, especially on landings.
12. If you see another machine near you, get out of the way.
13. No two cadets should ever ride together in the same machine.
14. Do not trust altitude instruments.
15. Before you begin a landing glide, see that no machines are under you.
16. Hedge-hopping will not be tolerated.
17. No spins on back or tail slides will be indulged in as they unnecessarily strain the machines.
18. If flying against the wind and you wish to fly with the wind, don't make a sharp turn near the ground. You may crash.
19. Motors have been known to stop during a long glide. If pilot wishes to use motor for landing, he should open throttle.
20. Don't attempt to force machine onto ground with more than flying speed. The result is bouncing and ricocheting.
21. Pilots will not wear spurs while flying.
22. Do not use aeronautical gasoline in cars or motorcycles.
23. You must not take off or land closer than 50 feet to the hanger.
24. Never take a machine into the air until you are familiar with its controls and instruments.
25. If an emergency occurs while flying, land as soon as possible.

REGULATIONS for OPERATION of AIRCRAFT.

- Applicable à compter de Janvier 1920 -

01. Ne vous envolés jamais sans vous être assuré au préalable que la machine est en état de vol.

02. Ne quittez jamais le sol avec un moteur "fuyard".

03. Lorsque vous roulez au sol, n'effectuez jamais un virage serré. Au lieu de cela:

- Arrêtez la machine
- Demandez l'aide d'un tiers, qui fera pivoter le fuselage en soulevant l'empennage.

04. Pendant le décollage ayez à la fois un œil sur le sol & l'autre dans l'espace environnant.

05. Ne quittez jamais un appareil dont le moteur tourne encore. Attendez pour ce faire que le pilote qui vous remplace en ait pris les commandes.

06. Les pilotes feront en sorte d'avoir toujours quelques mouchoirs à la portée de la main, afin d'essuyer leurs lunettes le cas échéant.

07. Pendant les manœuvres de la machine au sol, il est interdit de chevaucher le fuselage pas plus que de se tenir sur les ailes ou les marchepieds.

08. Au cas où le moteur vous "lâcherait" au décollage Posez-vous "DROIT DEVANT" sans préjuger des obstacles éventuels.

09. Au sol, aucune machine ne devra rouler plus vite qu'un homme au pas.

10. Au sol, ne jamais faire tourner un moteur dont le souffle de l'hélice risquerait d'interférer sur d'autres machines.

11. Apprenez à estimer l'altitude, surtout à l'atterrissage.

12. Si vous constatez la proximité d'une autre machine, Changez de cap.

13. Le vol avec deux élèves pilotes à bord (cadets), est interdit.

14. Ne vous fiez pas aux instruments relatifs à l'altitude!?!?

15. En phase d'atterrissage, avant de commencer la descente, assurez-vous qu'aucun autre appareil ne se trouve au dessous de vous.

16. Lorsque vous survolez la campagne, rappelez-vous que le "saut de haies" est interdit.

17. Ne sont pas plus autorisées:
- Les "vrilles" & les "glissades" latérales qui risqueraient d'endommager inutilement les machines.

18. Si vous volez "VENT DEBOUT" & que vous desiriez vous remettre en "VENT ARRIÈRE". Respectez une altitude suffisante pour effectuer la manoeuvre, car trop près du sol vous risqueriez l'accident.

19. Au cours de longues approches précédant les atterrissages il arrive parfois que le moteur s'arrête, pour le relancer il suffit simplement d'ouvrir un peu plus la manette des gaz.

20. Lorsque vous déplacez la machine au sol, n'essayez pas d'accélérer le moteur au-delà de la vitesse de décollage, car il pourrait en résulter des "rebonds" conduisant la machine à faire "un cheval de bois"

21. Il est particulièrement recommandé à tous les pilotes de retirer leurs "éperons" avant de prendre place à bord de l'avion.

22. N'utilisez pas le carburant destiné aux avions pour alimenter vos automobiles & vos motos...

23. Rappelez-vous que vous ne devez pas DÉCOLLER ou ATERRIR à moins de 50 pieds des hangars ($\approx 16,5$ mètres)

24. Ne décollez jamais une machine à moins de vous être familiarisé au préalable avec ses commandes & instruments de navigation.

25. Si un incident survient alors que vous êtes en vol, atterrissez aussitôt que possible.



DEJEUNER ANNIVERSAIRE au "Chalet des Iles" le 26 Janvier 2002

Nous aurions dû être 114 mais le destin en a décidé autrement et c'est à 109 que nous avons pu fêter ensemble notre douzième anniversaire .

C'était la première fois que nous faisons notre dîner aux chandelles un midi et je pense que cela a beaucoup d'intérêts . Nous avons le temps de pouvoir nous dire au revoir après le repas , les jeunes femmes seules n'ont pas peur de rentrer chez elles , et pour ceux qui viennent en voiture , il fait encore jour pour faire la route . Nous aimerions avoir votre avis , pour savoir si l'année prochaine nous devons prévoir le midi ou le soir . (n'hésitez pas à nous écrire et à nous faire part de vos critiques ou de vos idées) .

Les plus pressés étaient déjà là avant midi ,et nous nous sommes retrouvés rapidement en train de discuter un verre à la main en trinquant à la bonne année... Puis nous passâmes à table dans une tohu-bohu indescriptible en fonction de nos affinités ... ce qui laissa un couple sans place ! ou séparé ... Quelques secondes d'hésitation et tout le monde était assis.

Avant de commencer le repas , Philippe Girard notre Président , nous a souhaité la bienvenue avec son habituel humour .Il a remercié particulièrement les membres du bureau et l'ensemble de l'assistance ,
Puis il a donné le feu vert pour le début du repas .

L'ambiance , comme d'habitude est restée très apcosienne et très amicale . Au cours de l'après-midi chacun est rentré chez lui en fonction de ses occupations et de bonne humeur.

Merci à tous d'être venus si nombreux et au plaisir de vous revoir très bientôt.

Pour le bureau

Gilbert BARBAROUX



A.P.CO.S.

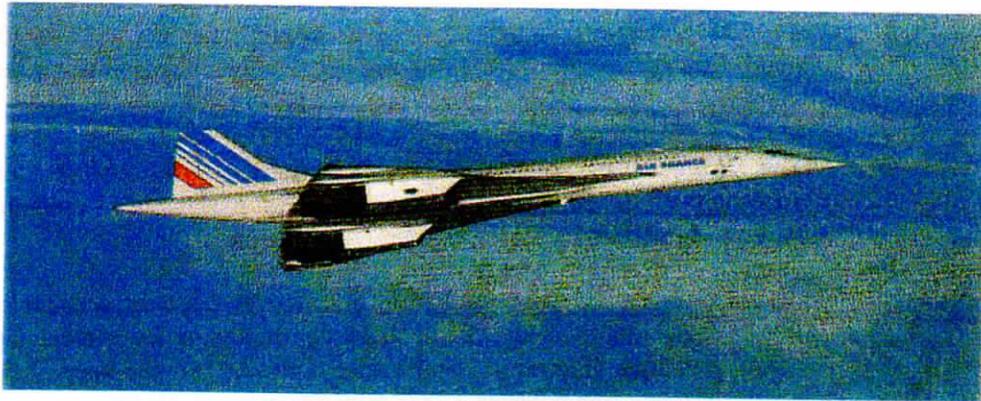


DEJEUNER 12^{ème} ANNIVERSAIRE

Le 26 janvier 2002

au

Chalet des Jles Dammesnil



Apéritif Bar Ouvert



Menu

Feuilleté de Champignons Sauvages
aux

Pointes d'Asperges

Coq au Vin

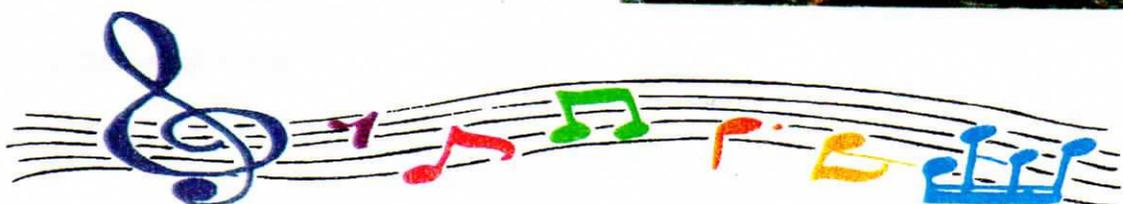
Plateau de Fromages

Coupe de Sorbets

Café

Muscadet

Bordeaux ou Côtes du Rhône



Une CELEBRATION du NEZ

Laissez vous guider par votre EPITHELIUM OLFACTIF

L'ODORAT : une leçon d'anatomie

Pour la plupart, il ne s'agit que d'un organe banal, parfois disgracieux, ou d'une proéminence pratique pour y poser ses lunettes !

Mais même si notre langue, avec le goût, semble jouer un rôle bien plus grand dans la vie quotidienne, le nez est un organe infiniment plus sensible et complexe.

Dans le haut du nez se déploient deux muqueuses connues sous le nom de taches olfactives. Elles sont composées d'une membrane, l'épithélium olfactif, couverte de poils minuscules appelés cils olfactifs.

Lorsque des molécules d'odeur se déposent sur ces cils, elles se dissolvent dans la mince couche de mucus qui les enrobe. Le composant chimique dissout est ensuite acheminé vers les récepteurs de l'épithélium, lesquels transmettent à leur tour des signaux électriques au cerveau, qui les décode et identifie l'odeur.

Un nez est capable de détecter environ dix mille odeurs différentes et peut distinguer des arômes dilués jusqu'à un million de fois. S'il n'existe que quatre goûts primaires: sucré, salé, acide et amer, on estime à trente-deux le nombre d'odeurs primaires.

Les premières impressions sont précieuses. Dès qu'il reçoit les informations complexes communiquées par les zones olfactives du nez, le cerveau procède à des associations afin de les identifier et de les classer.

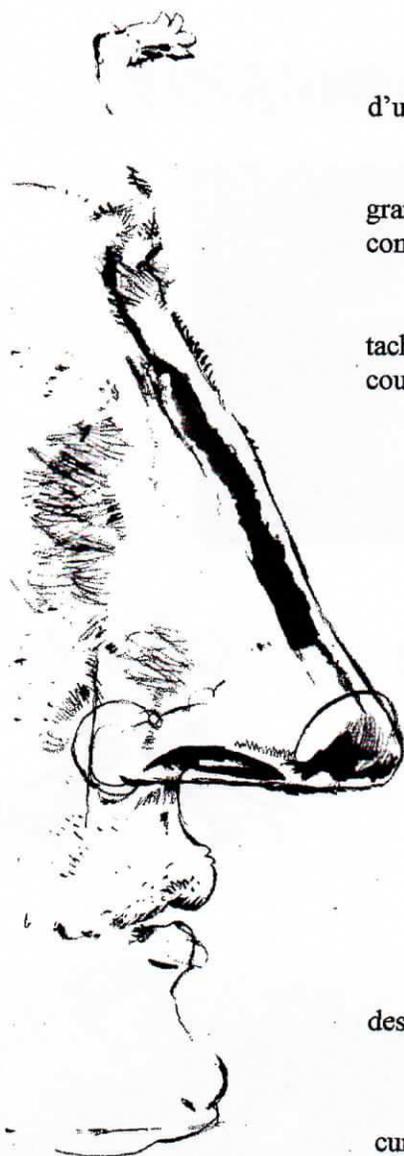
C'est pour toutes ces raisons que les goûteurs professionnels sont appelés des « NEZ ».

Servez-vous de tous les mots qui vous viennent à l'esprit, sans mettre aucune limite à votre imagination et sans crainte de n'être pas compris.

Toutes les audaces sont permises : mélasse, métal, antiseptique, ...

L'odorat entretient des rapports étroits avec la mémoire et certains arômes vous évoqueront peut-être le souvenir d'une promenade faite dans les bois durant votre enfance, une odeur d'algues, ou encore un parfum ...

D'après Charles SMITH.



Le 15 Novembre 2001

Notre repas toulousain du 23 Octobre 2001.

Nous étions nombreux à participer à ce repas annuel, des amis de CONCORDE, de leurs épouses et amis, certains sont venus de loin pour se joindre à nous, nombreux étaient ceux venus de la région parisienne, mais aussi de diverses régions de France, Fernand ANDREANI et son épouse, de Touraine, notre Président Philippe GIRARD, du Périgord.

Tous étaient heureux et réjouis de fêter le grand évènement du moment, vous avez bien compris, il s'agissait du retour en service commercial de notre bel oiseau.

Ainsi donc notre CONCORDE a retrouvé son C.D.N.

Cela n'a pas été facile !

Il a fallu :

D'abord conduire l'enquête technique.

Reproduire le scénario de l'accident.

Définir les modifications jugées nécessaires, et les valider en laboratoire, et sur avion.

Enfin, convaincre les services officiels.

Autant d'activités, déployées de part et d'autre de la Manche, par des équipes d'ingénieurs convaincus que CONCORDE devait continuer à porter notre savoir faire à travers le monde.

Parmi ces hommes, dont quelques uns participaient à notre repas, se trouvait un des principaux artisans de cette résurrection, Henri PERRIER, qui nous a fait un exposé détaillé, comme il sait si bien le faire, de toutes les étapes qui ont conduit à cette remise en service.

Puis nous a été servi notre repas, apprécié de tous.

L'intérêt de nos conversations a fait que l'ambiance sonore était remarquable, il faut dire aussi que le plaisir, de quelques 170 amis, de se retrouver ne passe pas inaperçu.

Certains habitués à notre réunion annuelle, empêchés pour diverses raisons, m'ont prié de bien vouloir les excuser de ne pouvoir être parmi nous.

C'était le cas de :

André TURCAT, qui fêtait en famille ses 80 ans, nous nous sommes associés pour lui transmettre, toutes nos félicitations,

Gilbert CORMERY dont la santé n'a pas permis le déplacement.

Jacques SCHWARTZ.

Jacques NOETINGER.

Roméo ZINZONI.

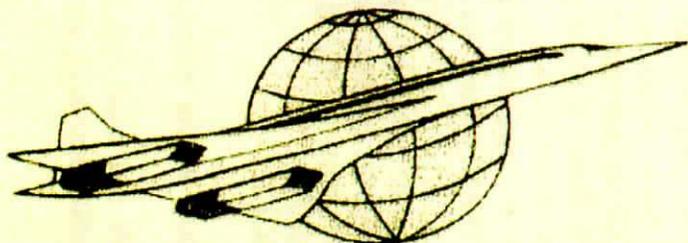
Puis a regret, nous avons évoqué la disparition de quelques uns de nos amis.

Brian TRUBSHAW qui avait décollé le premier CONCORDE britannique, remarquable pilote d'essais apprécié de tous.

Samedi 20 Octobre 2001

Sainte Adeline

A.P.CO.S.



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

*TOUTE L'EQUIPE DU MAEVA-LATITUDES
VOUS SOUHAITE UN BON APPETIT!*

Déjeuner

*Le millefeuille de foie gras aux pruneaux
et ses toasts tièdes*



Le filet de bœuf en croûte dorée



Le plateau de fromages affinés



Le croquant au chocolat

Le café



Gérard CAILLAT figure emblématique de l'aéronautique, qui a consacré toute sa vie à l'aviation, il était pilote de CONCORDE bien sûr, mais aussi de nombreux avions anciens, qu'il avait fait renaître, grâce à un travail acharné.

Azad DONIGIAN (zaza) mécanicien, pour lequel l'OLYMPUS n'avait pas de secrets, et qui avait entre autre, participé à la mise au point de l'ATAR qui permettait l'autonomie du GRIFFON à tuyère thermopropulsive, expérimenté par André TURCAT.

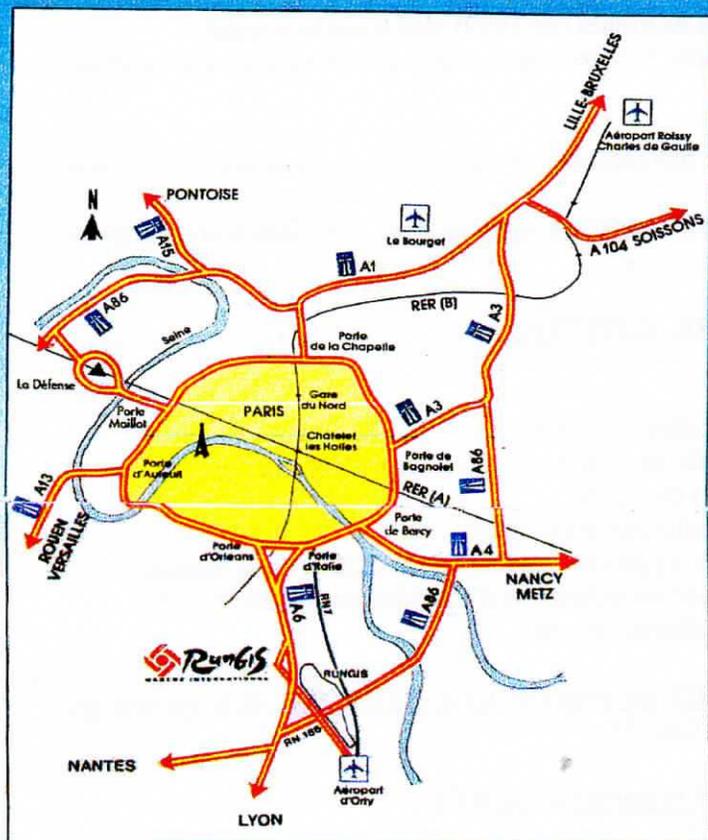
C'est après avoir chanté en chœur, à l'initiative de Madame PUJOL, le Chant des Montagnards, cher aux toulousains, que tous se sont séparés se promettant de se retrouver l'année prochaine.

Michel RETIF





RUNGIS AU CŒUR DE L'EUROPE...



VISITE GUIDÉE

DU

MARCHE INTERNATIONAL DE RUNGIS

JEUDI 8 NOVEMBRE 2001

Selon le programme suivant:

- projection d'un film-vidéo d'information,
- suivi d'un débat avec le guide - questions diverses,
- visite des Secteurs et Bâtiments des produits fruits et légumes et du Pavillons des fleurs.

L'autocar « aux couleurs d'AIR FRANCE » nous attendait sur le parking de Belle-Epine. Nous étions 32 participants.

A 12 km du Métro « Les Halles » au centre de Paris et à 6 km de la Porte d'Orléans, RUNGIS forme une véritable ville qui vit dès 23 heures jusqu'à 18 heures en pleine activité.

Chaque jour de marché, les 27 voies de passage sur les 4 rangs de péage enregistre en moyenne 27.000 véhicules dont 3.000 véhicules gros-porteurs. La recette du péage participe au fonctionnement de la cité nourricière.

Rungis est fréquenté par plus de 21.500 acheteurs réguliers dont 37.200 cartes pour les acheteurs et usagers non domiciliés sur le marché. Né en 1969, il fête cette année ses 33 ans d'existence.

RUNGIS, déjà 18 millions d'Européens.

Le marché en quelques chiffres.

Ce gigantesque temple consacré aux plaisirs de la table occupe une superficie de 232 ha avec plus de 727.000 m² couverts, dont 470.000 m² de bâtiments à usage commercial.

- 1.724.000 tonnes de produits alimentaires à l'arrivage.
- 18 millions de consommateurs européens desservis dont 12 millions dans un rayon de 150 km autour de Paris.
- un chiffre d'affaire de 40,7 milliards de Francs (en 1999) réalisé sur le marché.
- un ensemble de 1.408 entreprises dont 576 grossistes et accessoiristes, dont 180 courtiers et sociétés d'import-export.
- 313 producteurs-vendeurs.
- 389 sociétés de services divers qui représentent en tout 11.600 emplois dont 7.200 chez les grossistes.

Ce MARCHÉ de GROS reçoit 21.500 acheteurs réguliers dont 2.500 acheteurs d'alimentation générale, restaurateurs et traiteurs.

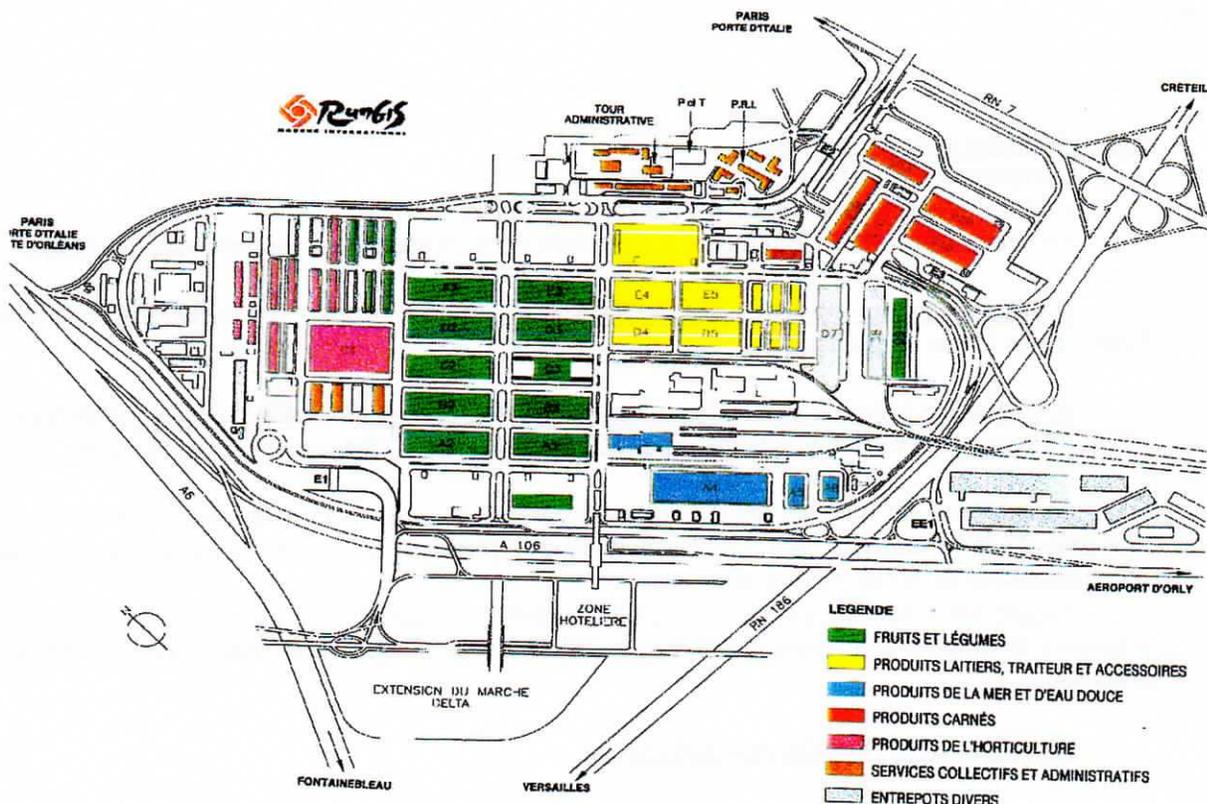
DE LA TERRE ENTIÈRE à VOTRE ASSIETTE.

Ce MARCHÉ a :

- **un OBJECTIF** —→ la rapidité des Services.
- **un RÔLE** —→ le **Contrôle** permanent aux Normes en Vigueur.
- **un BUT** —→ la satisfaction du Client.
- **une EXIGENCE** —→ la Fraîcheur des produits.
- **une VOCATION première**, l'Approvisionnement de PARIS et de sa Région proche, puis le prolongement avec les extensions d'Expéditions en Province et à l'Etranger, la restauration, les collectivités, etc ...

RUNGIS est le PREMIER MARCHÉ de produits frais d'EUROPE, et le second du MONDE pour la MAREE, après celui de TOKYO.

-5 SECTEURS se partagent le SITE-



I- Les PRODUITS CARNES - le pavillon de la viande est en reconstruction avec les nouvelles Normes Européennes. Celui-ci ne se visite qu'exceptionnellement, et pour cela habillé en blanc de la tête aux pieds - seuls les vétérinaires au nombre de 32 se promènent en blouse blanche en estampillant à tour de bras les découpes de viande.

INSTALLATIONS PRINCIPALES :

- 1 pavillon viande de boucherie.
- 2 pavillons viande de porc.
- 2 pavillons volailles, gibiers.
- 1 pavillon triperie.

Ces pavillons sont entièrement réfrigérés et agréés.

II- LES PRODUITS LAITIERS, AVICOLES et TRAITEURS.

Monde un peu à part, le pavillon le plus silencieux, le Secteur le plus calme, le moins fréquenté parce que un CAMENBERT ou un ROQUEFORT s'achète selon « sa marque » et qu'on peut le commander par téléphone, et pas nécessairement d'une façon quotidienne.

L'animation se situe en fin d'année pour les volailles.

INSTALLATIONS PRINCIPALES :

- 10 pavillons, la France est le PAYS du FROMAGE.
- 4 entrepôts traiteurs découpe.

Ces pavillons sont aménagés et climatisés. garantie de la Qualité et de la Sécurité alimentaire, la chaîne du froid et la chaîne du frais poursuivent leur développement avec les techniques nouvelles.

III- Les PRODUITS de la MER et de l'EAU DOUCE.

Ce sont les premiers arrivés sur le marché, dès 3 heures du MATIN, les MAREYEURS réceptionnent poissons, crustacés et coquillages venus du monde entier par charters, wagons ou camions frigorifiques. Ce sont en moyenne 500 tonnes qui transitent chaque jour.

Dès 6 heures du MATIN, les mareyeurs commencent à remballer ce qui a été vendu et qui sera stocké jusqu'au lendemain dans les chambres froides du sous-sol.

INSTALLATIONS PRINCIPALES :

- 1 pavillon.
- 3 entrepôts découpe.
- 1 tour à glace.

IV- Les PRODUITS de la CULTURE - fruits et légumes.

Cet immense jardin n'a pas de saison, en plein mois d'hiver, les fraises des bois, les cerises d'Afrique du Sud, les kiwis de Nouvelle- Zélande, les raisins d'Italie, les bananes de Guadeloupe voisinent avec les prunes de Madagascar ou d'ailleurs.

Pour pouvoir choisir en toute connaissance de cause les acheteurs circulent à bicyclette et communiquent en talkie-walkie à l'intérieur des 8 pavillons consacrés aux légumes de toutes sortes, et aux fruits de toutes provenances.

Il s'agit en effet de ne pas se tromper, car ici, s'il n'y a JAMAIS de CONTRAT ECRIT entre vendeurs et acheteurs, AUCUN PRIX n'est affiché ... en revanche, l'engagement ORAL est SACRE. On ne revient jamais sur une affaire conclue, même si l'on trouve ensuite une meilleure occasion dans une allée voisine.

INSTALLATIONS PRINCIPALES :

- 8 pavillons fruits et légumes.
- 1 pavillon logistique, transport.
- 5 auvents producteurs.
dont: 50% produits de notre sol, 50% importations.

V- Les PRODUITS de l'HORTICULTURE - fleurs et plantes.

- 34,2 millions de bottes de fleurs coupées.
- 18,5 millions d'unités de plantes en pots.

Ce Secteur ouvre le dernier, vers 10 heures commencent les ventes. Ce sera aussi, le dernier à fermer dans l'après-midi.

Seul pavillon avec celui des fruits et légumes où l'on voit réapparaître « les Dames des Halles ».

Dans ce pavillon, amoncellement de roses, œillets, gerberas bien emballés pour le transport en douceur, feuillages de toutes tailles, bouquets secs, fleurs de tous les pays, ici l'on voit des fleurs nouvelles, inconnues, là aussi les saisons se confondent, les pivoines de notre été voisinent avec les chrysanthèmes de notre automne.

IMPLANTATIONS PRINCIPALES :

- 1 pavillon climatisé pour les fleurs coupées.
- 1 pavillon climatisé producteurs plantes en pots.
- 6 auvents chauffés.
- 7 bâtiments accessoiristes pour les compositions florales.
- 2 serres de 76.700 m².

Les Ventes terminées, RUNGIS est livré aux Services de nettoyage, rude tâche que d'éliminer chaque jour des déchets équivalents à ceux produits par une ville de 250.000 habitants. Une usine d'incinération des déchets, sur place, fera place nette.

A 18 heures, RUNGIS s'assoupit enfin, pas pour longtemps, déjà approchent de ses quais de déchargement de nouveaux camions remplis de marchandises, la ronde « des diables » va pouvoir recommencer.

Le Secteur des ENTREPOTS DIVERS de marchandises dont les transactions se font à distance, vers la Province et l'Etranger.

Seules les marchandises transitent par les entrepôts.

Le SECTEUR du CONTROLE PERMANENT de la qualité des produits par les **SERVICES de CONTROLE de l'ETAT**, les vétérinaires, et le **CENTRE de DEDOUANEMENT** spécialisé pour l'approvisionnement des produits périssables pour les PAYS TIERS.

AUTRES ACTIVITES sur le SITE :

- 68 bâtiments, dont une Tour administrative, où se trouve le **SIEGE de la SEMMARIS**.
- divers bâtiments à usage technique dont une USINE d'incinération des déchets qui a traité en 1999, 120.000 tonnes de rejets.
- 18 BANQUES - ASSURANCES - CREDIT.
- 24 RESTAURANTS et BARS.

Le Restaurant « L'OCEAN » nous propose ce jour-là, le MENU SUIVANT:

- Jambon de Pays
- Méli-Mélo de Poissons (selon l'arrivage du matin) sur lit d'épinards.
- Gigot rôti d'agneau et gratin dauphinois.
- Crumble aux pommes.
- Vins nouveaux et St Pourçain.
- Café.

LA SEMMARIS.

La SOCIETE D'ECONOMIE MIXTE D'AMENAGEMENT et de GESTION du MARCHE D'INTERET NATIONAL de la REGION PARISIENNE, créée par décret en AVRIL 1965, a pour vocation de construire le marché et ses extensions, de les exploiter et d'y gérer les activités.

Son CAPITAL SOCIAL est de 30,1 millions de Francs et l'ETAT en est son actionnaire majoritaire.
Elle emploie 225 personnes et son chiffre d'affaires a été pour 1999, de 396 millions de Francs.

Le MARCHÉ s'agrandit.

À partir de 2001, c'est sur 12 ha supplémentaires que seront construits progressivement 40.000 m² de bâtiments et d'entrepôts destinés aux Entreprises Françaises et étrangères orientées vers la valorisation des matières premières du marché: découpe, traitement, préparation des commandes, transports, livraisons dans le monde entier.

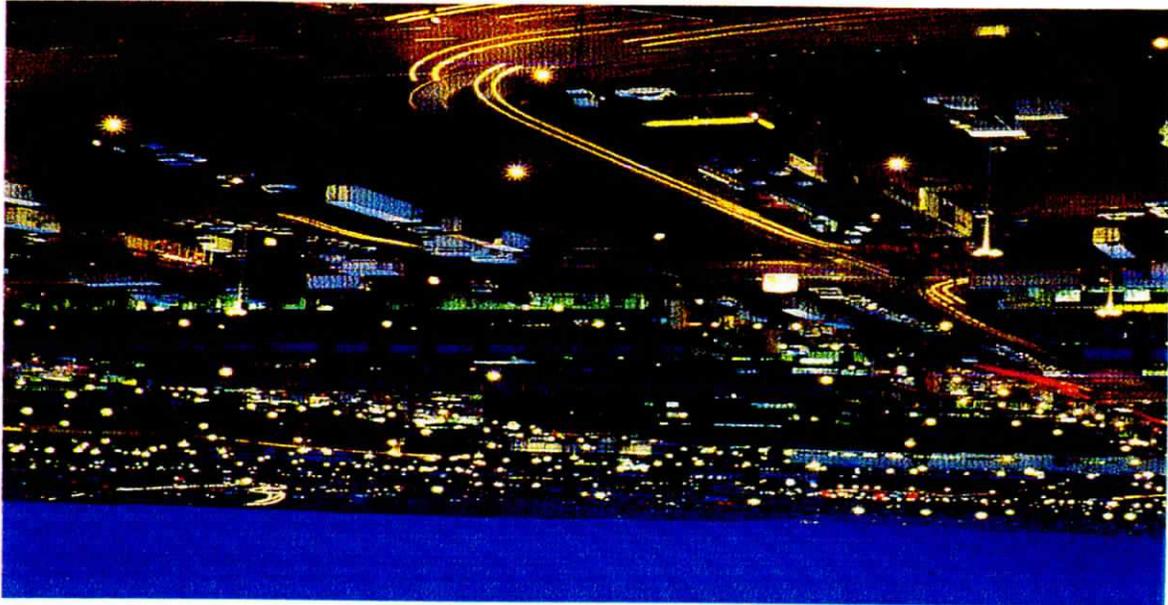
Dépassant sa vocation première: l'approvisionnement de Paris et de sa proche région, soit un Français sur cinq, RUNGIS s'est très vite imposé comme le premier marché polyvalent du monde pour les produits frais, pour être un lieu privilégié d'approvisionnement des restaurateurs et magasins d'alimentation générale de haut de gamme, aussi bien français que des pays voisins.
N'espérez pas faire « petit marché » ici, les pancartes vous rappellent qu'il faut détenir une « Carte d'Acheteur » pour remplir son cabas. Ce GRAND MARCHÉ, ne « fait pas de détail ».

Les Nostalgiques regrettent un peu les HALLES CENTRALES de PARIS. Ici, l'ambiance n'est plus la même, il est certain qu'à RUNGIS, en dépit des montagnes de victuailles qui s'élèvent un peu partout, tout paraît aseptisé et réglementaire - l'Hygiène et l'Ordre y règnent. On n'y voit plus débarquer les noctambules en mal d'une soupe à l'oignon à six heures du matin, au « Pied de cochon », ni les célèbres « forts » de la Halle, qui pour se faire accepter par leurs pairs, devaient porter, sur une centaine de mètres, une charge de deux cents kg sur l'épaule. Les UNS comme les AUTRES sont en passe de devenir des figures légendaires.

Geneviève BARBAROUX

Il est cinq heures, les Halles s'éveillent ...
Il est cinq heures, je n'ai plus sommeil !

Jacques DUTRONC.



LA SEMMARIS.

La SOCIETE d'ECONOMIE MIXTE d'AMENAGEMENT et de GESTION du MARCHE d'INTERET NATIONAL de la REGION PARISIENNE, créée par décret en AVRIL 1965, a pour vocation de construire le marché et ses extensions, de les exploiter et d'y gérer les activités.

Son CAPITAL SOCIAL est de 30,1 millions de Francs et l'ETAT en est son actionnaire majoritaire.

Elle emploie 225 personnes et son chiffre d'affaires a été pour 1999, de 396 millions de Francs.

Le MARCHE s'agrandit.

A partir de 2001, c'est sur 12 ha supplémentaires que seront construits progressivement 40.000 m² de bâtiments et d'entrepôts destinés aux Entreprises françaises et étrangères orientées vers la valorisation des matières premières du marché: découpe, traitement, préparation des commandes, transports, livraisons dans le monde entier.

Dépassant sa vocation première: l'approvisionnement de Paris et de sa proche région, soit un Français sur cinq, RUNGIS s'est très vite imposé comme le premier marché polyvalent du monde pour les produits frais, pour être un lieu privilégié d'approvisionnement des restaurateurs et magasins d'alimentation générale de haut de gamme, aussi bien français que des pays voisins.

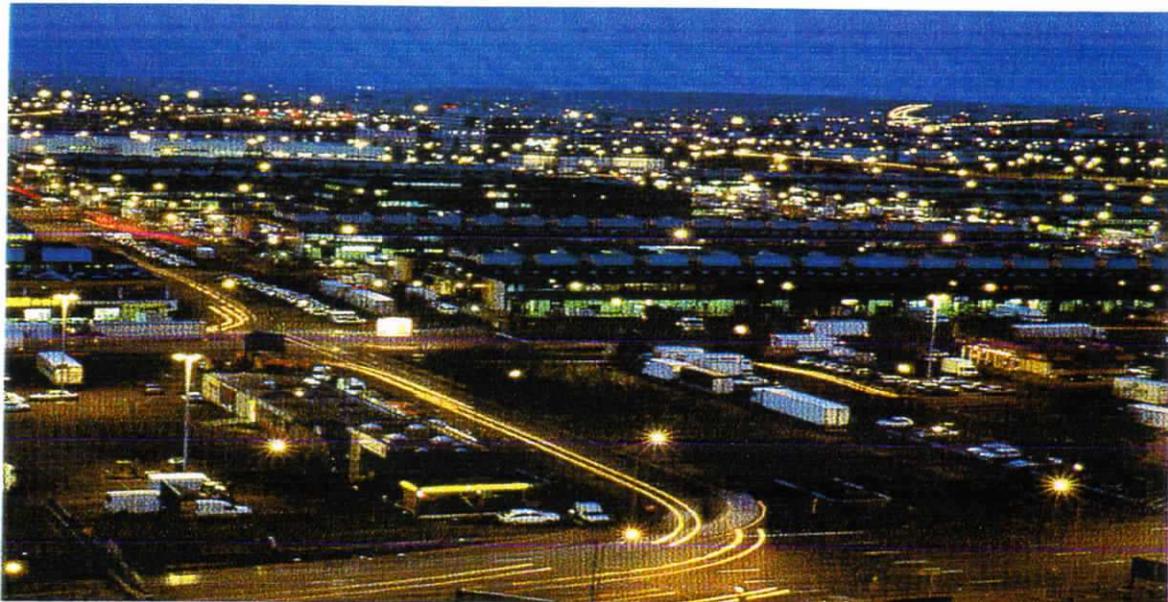
N'espérez pas faire votre « petit marché » ici, les pancartes vous rappellent qu'il faut détenir une « Carte d'Acheteur » pour remplir son cabas. Ce GRAND MARCHE, ne « fait pas de détail ».

Les Nostalgiques regrettent un peu les HALLES CENTRALES de PARIS. Ici, l'ambiance n'est plus la même, il est certain qu'à RUNGIS, en dépit des montagnes de victuailles qui s'élèvent un peu partout, tout paraît aseptisé et réglementaire - l'Hygiène et l'Ordre y règnent. On n'y voit plus débarquer les noctambules en mal d'une soupe à l'oignon à six heures du matin, au «Pied de cochon », ni les célèbres « forts » de la Halle, qui pour se faire accepter par leurs pairs, devaient porter, sur une centaine de mètres, une charge de deux cents kg sur l'épaule. Les UNS comme les AUTRES sont en passe de devenir des figures légendaires.

Geneviève BARBAROUX

Il est cinq heures, les Halles s'éveillent ...
Il est cinq heures, je n'ai plus sommeil !

Jacques DUTRONC .



En Italie

- situons notre promenade, au col de la botte italienne -
- du Jeudi 17 sept. au Samedi 29 sept.2001 -
- BUON VIAGGO - (Bon voyage)

Au Nord, c'était les corons ... NON, pas ici, nous sommes à 860 km de PARIS. A gauche, le PIEMONTE, capitale TURIN, avec pour cadre grandiose: le LAC MAJEUR. A l'écart de celui-ci, la LOMBARDIE, avec pour renommée: le LAC de COME. A 80 km environ vers le sud: MILAN - Capitale du Nord de l'Italie - 2ème ville après ROME.

Notre séjour se fera dans ce Triangle entre Alpes-lacs-jardins. Le beau temps nous accompagnera les deux premiers jours, les brumes d'automne arrivant le troisième.

JEUDI 27. Il est 15 heures, nous arrivons à MILAN. A la gare centrale nous sommes attendus par MILENE qui nous guidera pendant ce séjour, brune et vive, même réactive, à la voix chantante, elle a vite fait de nous mettre au pas.

- TOUR PANORAMIQUE DE LA VILLE -

Déjà, nous quittons cette Gare Centrale monumentale de style MUSSOLINO, gigantesque, vrai bloc de marbre, sur la vaste place du Duc d'Aoste, au nord de la ville, dans un quartier reconstruit au lendemain de la dernière guerre, selon les plans de l'architecte ULISSE STACCHINI, vaste vaisseau de pierre, plus de 200 m de long, 100 m de côté, une voûte culminant à 49 m, le tout, forme une surface rectangulaire de plus de 400.000 m², soit près du double du DUOMO, sa façade est coiffée d'immenses cheveux ailés. C'est dans le pavillon royal, salons de marbre et de cristal, resté très célèbre pour avoir servi de lieu de rencontre à HITLER et MUSSOLINI en 1938, à l'aube du conflit mondial - il a été entièrement refait à l'identique et pas une croix gammée ne manque à son parquet.

MILANO, construite dans le quartier des canaux du NAVIGLI, est une ville très animée - les canaux ont été asséchés et recouverts. Ils sont 4 millions de MILANAIS + ou - a y séjournent quotidiennement.

Nous passons devant le CASTELLO SFORZESCO austère château, sorte de sentinelle au milieu de la ville - les VISCONTI et les SFORZA y ont régné sans partage, les deux familles n'avaient rien à envier aux BORGIA.

Devenu MUSEE HISTORICO - arts décoratifs - archéologie - peinture - sculpture - etc ...

Nous continuons notre visite par une balade insolite, celle du CIMITERIO MONUMENTALE - extravagant cimetière avec ses sculptures délirantes et ses chapelles baroques. Le portail d'entrée est dominé par le TEMPLE de la RENOMMEE (FAMEDIO) qui accueille les dépouilles d'hommes illustres ou méritoires. Il s'étend sur une superficie de 250.000 m², dans son enceinte tous les cultes sont présents dans des secteurs définis, tous les styles y sont représentés, gothique pisan, roman lombard, bysantin, selon le goût éclectique de chaque époque - un ossuaire central et comme point terminal: le TEMPLE de la CREMATION. Les sculptures et l'architecture très riche de ses monuments retracent les événements de la ville de MILAN et de son Histoire. C'est un véritable et fantastique MUSEE de plein air où sont présents les plus grands Artistes Italiens - Pour n'en citer qu'un: « LA CENE de VINCI » c'est le monument où le Christ dit: « l'un de vous me trahira » ... chacun a bien reconnu le JUDAS en question.

Monument sculpture en marbre, grandeur nature de + de 5 m de long, la CENE du même NOM - peintre en fresque en 1495, se trouve au CENACOLO - couvent SANCTA MARIA delle GRAZIE.

La légende de Notre Dame de Myans

En l'an de grâce mille deux cent quarante huit,
Le sieur de Bonibard prit violement possession
De l'abbaye du Granier de son Pape reçu en don.
Pour cela, il chassât les moines, qui alors ont fuit
Jusqu'en la chapelle de Myans ou asile trouchèrent
Remerciant la Vierge Marie par leurs prières.
Mais dans la nuit, Bonibard et sa compagnie,
Par grondements et grande frayeur furent surpris,
Et périrent tous écrasés par le mont Granier
Que Dieu, dans sa colère fit s'écrouler.
Engloutissant dit-on plus de mille âmes.
Mais épargnant la chapelle Notre Dame.



La chapelle Notre-Dame de MYANS vue par Annie LAPIERRE,
région chère à son cœur, depuis le TGV PARIS MILAN.

« Petite histoire » - Jésus réunit ses douze apôtres pour le dernier repas et s'adresse à EUX:

- toi, ANDRE, tu souffriras pour moi,
 - SIMON, toi, tu prêcheras l'évangile sans cesse,
 - PIERRE, tu me renieras, mais tu sauras réparer ta faute,
 - PHILIPPE et THOMAS, vous prêcherez inlassablement la bonne parole.
- En revanche, toi, JUDAS, tu me vendras, tu me trahiras à jamais !! ...
- en bougonnant, JUDAS se lève de table:
 - à chaque fois c'est pareil, dès qu'il boit un peu ... (vin béni) c'est MOI, qui prends TOUT !! ...
 - j'en conviens, pas très catholique cette histoire.

STENDHAL devenu milanais d'adoption et de cœur avait demandé qu'on inscrive sur sa tombe, cette seule mention, après son NOM: « STENDHAL MILANESE » - cette passion avait bien des raisons ...

Autre star de la ville LA GALLERIA VITTORIO EMANUELE II achevée en 1877, galerie couverte, ornée de mosaïques et surmontée d'une verrière à 47 m de hauteur, appelée « IL SALOTTO » (le salon), galerie de mode, où se retrouvent les célèbres enseignes FERRE, ARMANI, VALENTINO, galerie « CHIC » d'antiquités, de joaillerie, cafés, restaurants, etc ...

« Le FARNIENTE », ici, il n'y a pas sa place, c'est une ville active, travailleuse – on dit que la flânerie est le plus souvent utilitaire à MILAN – bureaux d'affaires, banques, commerces, etc ...

La Galerie s'ouvre sur la place du célèbre DUOMO, que nous, français, appelons – la Cathédrale de MILAN – bel hérisson de marbre.

Immense croix latine à cinq nefs, le transept à trois nefs est riche en objets d'art, la décoration sculptée de l'extérieur comporte 2.000 statues de marbre.

La construction s'étire de 1386 à 1813, date d'achèvement de l'extraordinaire façade sculptée contrastant avec la sobriété de l'extérieur.

Un ascenseur mène aux toits ornés de 135 flèches et de 2.245 statues.

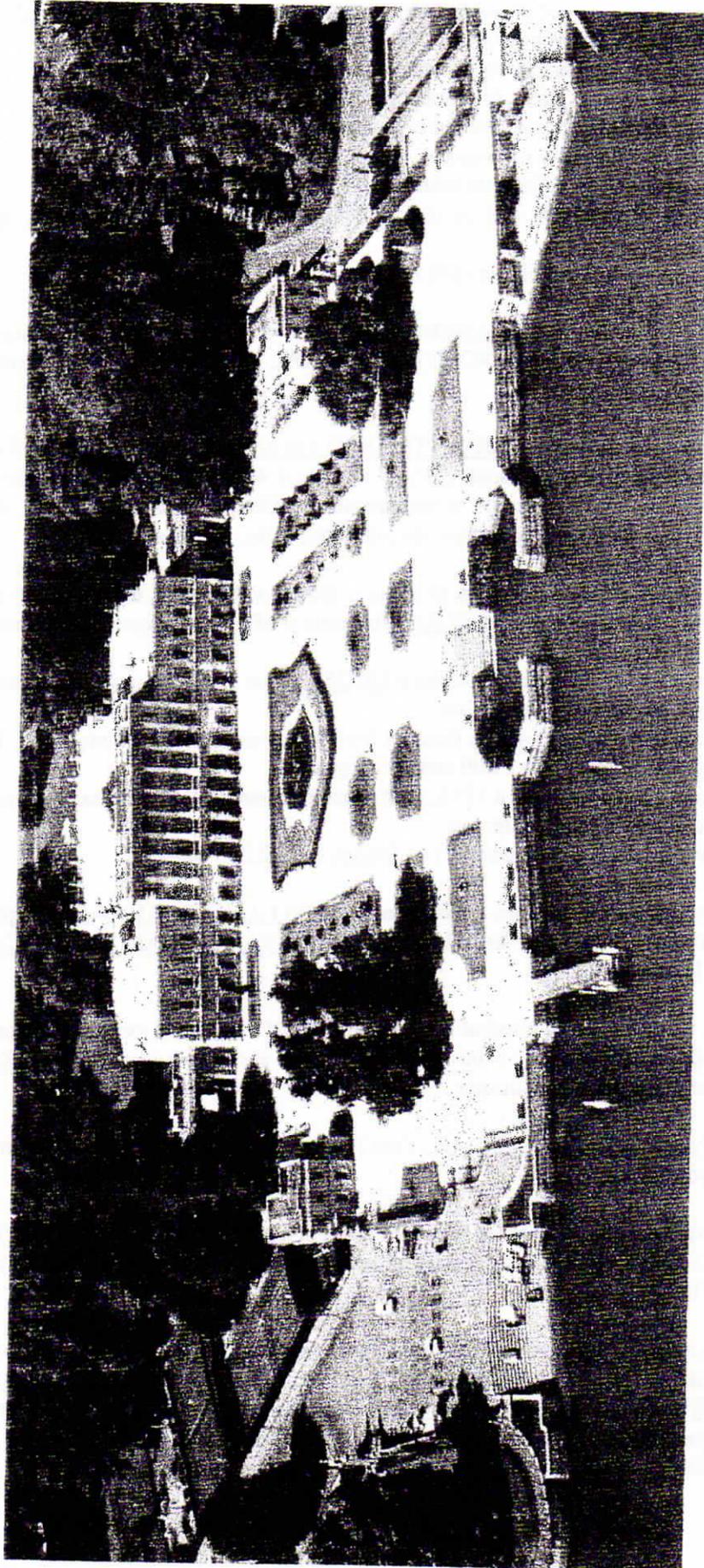
Sur une petite place voisine, nous arrivons au TEATRO ALLA SCALA – le plus prestigieux théâtre lyrique, édifié en 1778 sur le site démolí de l'Eglise SANTA MARIA delle SCALA (des escaliers) qui lui a laissé son NOM.

Aujourd'hui le grand renom musical du pays de VERDI vient de sa pépinière de chefs d'orchestre. TOSCANINI « le MAITRE » en son temps. A ce jour, c'est le talentueux RICARDO MUTI qui dirige cette prestigieuse musique.

SALUT, à l'école française de MILAN, c'est le Lycée STENDHAL, que nous retrouverons partout dans le Nord de l'Italie.

MILAN se bâtit un empire dans les Alpes du Nord et devint sous la houlette des VISCONTI depuis le XIII^{ème} siècle, puis de leurs successeurs les SFORZA dès 1459, la cité la plus riche et la plus puissante de l'Italie.

Aujourd'hui, elle présente tous les inconvénients des métropoles – pollution – manque d'espaces verts et montée de la petite délinquance attribuée en majeure partie aux EXTRAMUNITARI: les ALBANAIS notamment, alors MILENE insiste chaque fois, la réputation de l'Italie n'est malheureusement pas une légende, même si les choses ont tendance à s'améliorer, faites ATTENTION à votre sac dit-elle, mais ici et ailleurs c'est pareil, dit-elle aussi ...



2B

ARRIVEE en FIN d'APRES-MIDI sur la rive occidentale du LAGO MAGGIORE à BAVENO, nous descendons à l'HOTEL ALPI. Petite ville aux villas perdues dans la verdure, où la REINE VICTORIA a séjourné au siècle dernier, dont le NOM reste accroché à quantité d'enseignes locales.

Hôtel agréable – service rapide ... très rapide!

Ce soir: BUON APPETITO.

- CANNELLONI farcis à la Borromées
- ESCALOPE de VEAU au VIN MARSALA
- Pommes de terre au ROMARIN
- Légumes de Saison
- Buffet de Salades
- Dessert

RE7 locales ⇒ Spécialités Milanaises.

- L'OSSOBUCO
- Le RISOTTO au safran
- Le MINESTRONE
- La COTELETTE milanaise (panée)
- Le GORGONZOLA est local aussi
- Le PANETTONE – pain de Noël –

« Chez Nous » on dit: escalope milanaise ... en Italie, elle n'a jamais existée – c'est la côtelette (panée).

« Chez Nous » c'est le surnom que les guides italiens, donnent aux touristes français, « aujourd'hui, je promène des « chez nous » dit MILENE. Nous employons très souvent, pour ne pas dire toujours, cette expression dans la conversation: ex.: - les Italiens cuisinent les pâtes ALDENTE ... chez nous, on les oublie souvent un peu trop ...

Les Anglais sont baptisés les « ROS-BIF » allez savoir pourquoi?

Pour les Italiens, on peut dire, sans se tromper:

« les RÂVI Ô LI » ! Ils sont VERAMENTE ITALIANO!!

VENDREDI 28. LAGO MAGGIORE se trouve à 193 m d'altitude et s'étend sur une superficie de 212 km² – les rives ont une longueur totale de 166 km – soit 64 km de long, 4,8 km de large et une profondeur de 372 m au village de GHILLA. Ses eaux arrosent le PIEMONTE à l'ouest, la LOMBARDIE à l'est et le Canton du TESSIN au nord (suisse).

On l'appelait VERNABUS chez les Romains en référence à la verveine qui abonde sur ses rives.

Il ne neige pas souvent sur le lac majeur, MORTIMER SCHUMAN l'a sans doute rêvé, puisqu'il y a vu les arbres en fleurs? Sait-on jamais!

Comme BYRON, GOETHE et tant d'autres venus rêver un jour devant l'encre bleu du VERBANO, c'est là que STENDHAL situe la demeure de DEL DONGO à fleur de lac, dans la Chartreuse de Parme, les femmes sont ici, en villégiature, pas en vacances.

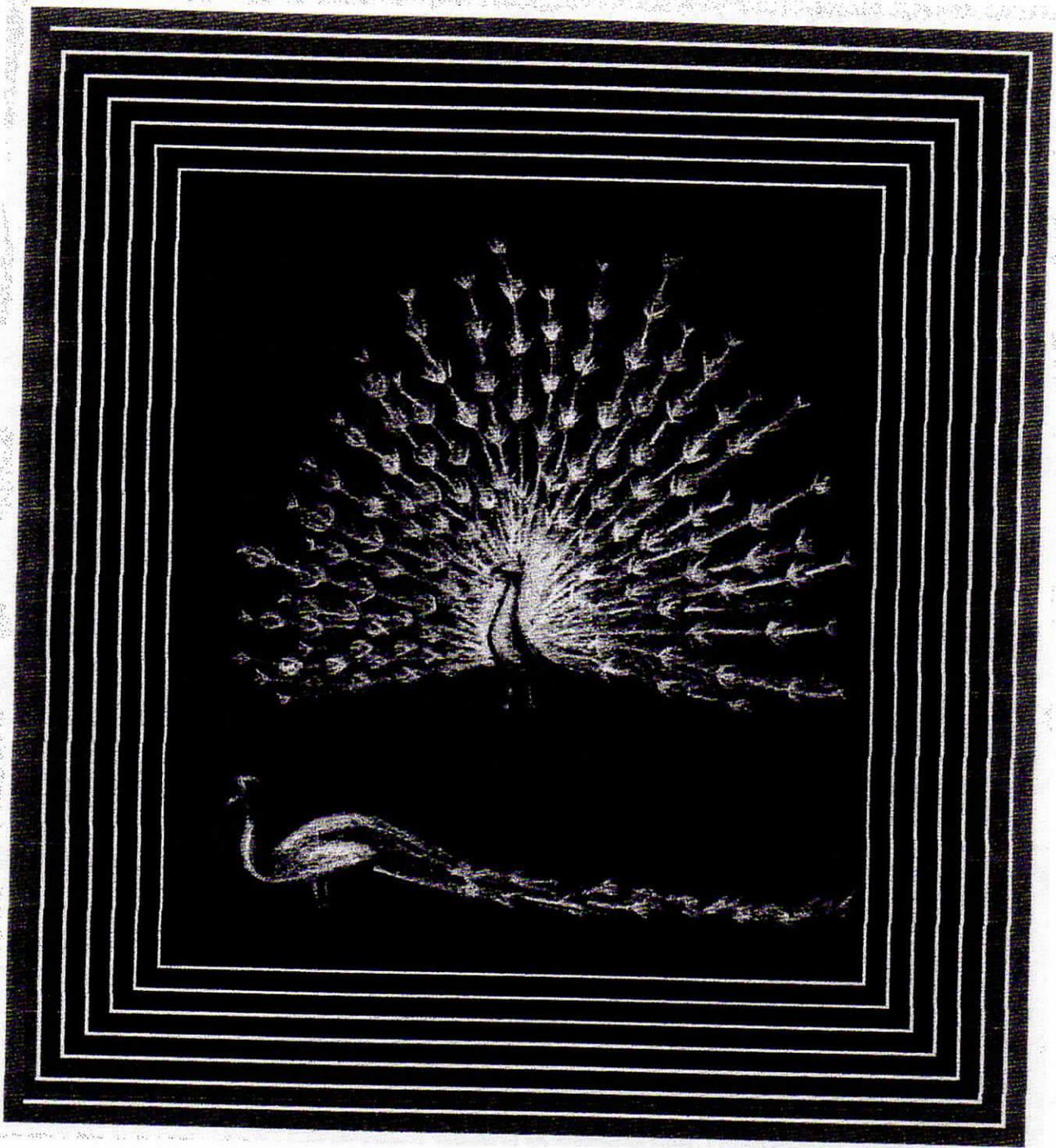
- DEPART en BATEAU vers ISOLE BOROMEE. (Iles Borromées)

La famille BORROMEO, jadis suzeraine de la région, y possède toujours de vastes propriétés, en particulier, deux des îles qui portent leur NOM. ISOLA BELLA et ISOLA MADRE.

Cette dynastie a vu naître un CARDINAL, FEDERICO, et un saint, CHARLES.

On raconte qu'à ISOLA BELLA, notre NAPOLEON y a rencontré l'aventure en 1797 avec la DIVA « LA GRISSINA » qui, ce jour là ne chanta que pour Lui ... tout se sait!

En 1805, Napoléon se proclame ROI d'Italie à MILAN, et fait de MURAT le ROI de NAPLES – on se souvient, MARENGO n'est qu'à quelques km d'ici.



Annie LAPIERRE

- LE PALAIS BORROMEIO -

Cette puissante famille a profondément et durablement marqué cette région, seigneurs depuis le XII^{ème} siècle, ils y ont construit un magnifique PALAIS sur ISOLA BELLA, ainsi nommée en l'honneur d'Isabelle son épouse.

Le COMTE CHARLES III BORROMEIO fit édifier ce palais aux dimensions grandioses. Ces travaux exigèrent la destruction partielle du village qui occupait l'île. Cet édifice baroque-lombard est unique en son genre. Il abrite une importante collection d'œuvres d'arts, peintures de Léonard de VINCI, du CARAVAGE, du TINTORET, collections de porcelaines, d'armes de tapisseries flamandes, meubles anciens, instruments de musique, etc ...

Après l'étonnement des étages supérieurs, un colimaçon nous conduit aux pièces souterraines, aménagées en « grottes » revêtues de cailloux de couleurs différentes, de coquillages de toutes sortes, apportant la fraîcheur assurée lors des fortes chaleurs de l'été.

Les JARDINS qui l'entourent, peuplés de paons blancs, s'élèvent en terrasses sur dix niveaux, décorés de statues, fontaines et de plantes d'une étonnante flore exotique.

Toute proche ISOLA MADRE est privée – la seule villa qui ne se visite pas, privilège cependant, les jardins d'agrément et botaniques sont ouverts aux promeneurs de passage. Sa voisine, la petite Isola dei PESCATORI a préservé son caractère authentique. Autour du clocher, des maisons se groupent face au minuscule port de carte postale. Des barques de pêche, des ruelles étroites et un seul hôtel « LE VERNABO » où TOSCANINI venait se resourcer.

-APRES-MIDI EXCURSION VERS PALLENZA-

Nous traversons les petits villages côtiers, la route est étroite et escarpée, impossible de passer inaperçu dans un village italien, tout se sait ... On fait de la dentelle à longueur de journée (bavardage) on ricane ... là haut sur la montagne, il y a de la villégiature, mais il n'y a que « les bagnoles » qui peuvent y aller! ...nous précise MILENE.

Nous arrivons à PALLANZA. Si un horticulteur sommeille en vous, c'est le moment de le réveiller en prenant des idées dans les jardins botaniques de la TARANTO. Aménagés par un MAJOR ECOSSAIS en retraite, riche bien sûr, qui voulu laisser son NOM à 16 ha de jardins – « tout bien travaillé » nous fait remarquer MILENE! Dans le but d'en faire une REFERENCE UNIQUE au monde.

Le CAPITAINE Mc EACHERN voulut dédier « son jardin » à la mémoire d'un de ses ancêtres, le MARECHAL Mc DONALD, que Napoléon avait surnommé DUC de TARENTE, voilà, d'où prend origine le nom VILLA TARANTO.

Ce merveilleux jardin, vu sous le soleil, comme aujourd'hui, rassemble tout ce que l'on peut imaginer de beau, en parterres fleuris, variés, selon les couleurs, les dahlias en pleine floraison, les terrasses de pierres, les jets d'eau, cascade chantante sur les cailloux, etc ...

Depuis 1952, les jardins sont ouverts au public, le CAPITAINE est DCD en 1964, une chapelle-mausolée est bâtie dans son parc. Depuis 1995, la villa est destinée au siège de la nouvelle préfecture de VERNABO.

Quelques km plus haut, le lac prend la double nationalité, change de passeport après CANNOBIO, déjà le MONTE CENERI, ce vent descendu des montagnes souffle avec l'accent chantant de la SUISSE.

- Retour vers le SUD- QUARTIER LIBRE à STRESA-

Charmante ville animée, qui cache des villas cossues derrière un mur de dense végétation.

Un funiculaire conduit sans effort au sommet du MOTTORONE à 1491 m, un belvédère attend les volontaires pour un point de vue sur la chaîne des Alpes.



Les quais sont bordés d'élégantes villas et de grands hôtels, on jouit d'une vue directe sur les îles, des terrasses de cafés ensoleillées vous attendent pour vider votre verre après une journée bien remplie, ou un rafraîchissement attendu.

- La STATION climatique d'ARONA toute proche est dominée par la colossal statue du CARDINAL CHARLES BORROMEO (1538 – 1584) qui fut archevêque de MILAN à l'âge de 22 ans – tout un symbole, si l'on se souvient du pouvoir de l'épiscopat à l'époque.

- RETOUR à BAVANO- MENU du SOIR

- MINISTRONE
- FILETS de truite saumonée à la LAC MAJEUR
- P.de T. vapeur
- Légumes de SAISON
- BUFFET de salades
- DESSERT

-En soirée, MILENE nous propose une promenade.

Le BATEAU nous attend.

-PAUSE rétro en LAC MAJEUR-

Promenade nocturne de 1 h 30 environ – la mer est calme – longeant de près les îles, tout fait miroir – l'île des pêcheurs, où nous faisons une petite escale sous le ciel étoilé, semble endormie, bien que toute éclairée, le calme l'enveloppe.

Nous entrons dans la collégiale près du port, celle-ci est grande ouverte, pleine de lumière, faisant ressortir les échafaudages de sa restauration extérieure.

Nous avons le privilège de saisir au passage quelques musiques aériennes du grand orgue, ce n'est pas la messe, mais une musique ... Un petit moment de sérénité totale pour quelques APCO-SIENS bien inspirés de passer ici, ce soir.

Les bords du lac sont très éclairés, jusque sur la colline. Il fait doux ce soir et c'est beau.

- RETOUR au LIT, on DORT-

SAMEDI 29. DEPART vers le LAGO di COMO.

Le LAC a 163 km de long, c'est le plus profond d'Italie, jusqu'à 410 m, sa forme est celle d'un Y renversé formant 3 bras, sinueux, découpés de promontoires et de petites baies.

La pêche y est très abondante: aloses, brochets, carpes, tanches, etc ...

C'est le seul lac italien à posséder une véritable grande ville, c'est celui qui possède la plus grande variété de paysages et c'est aussi le plus fréquenté.

COME a toujours un grand prestige en Italie et à l'étranger avec son doux climat, renommé aussi pour sa production et le commerce de la soie.

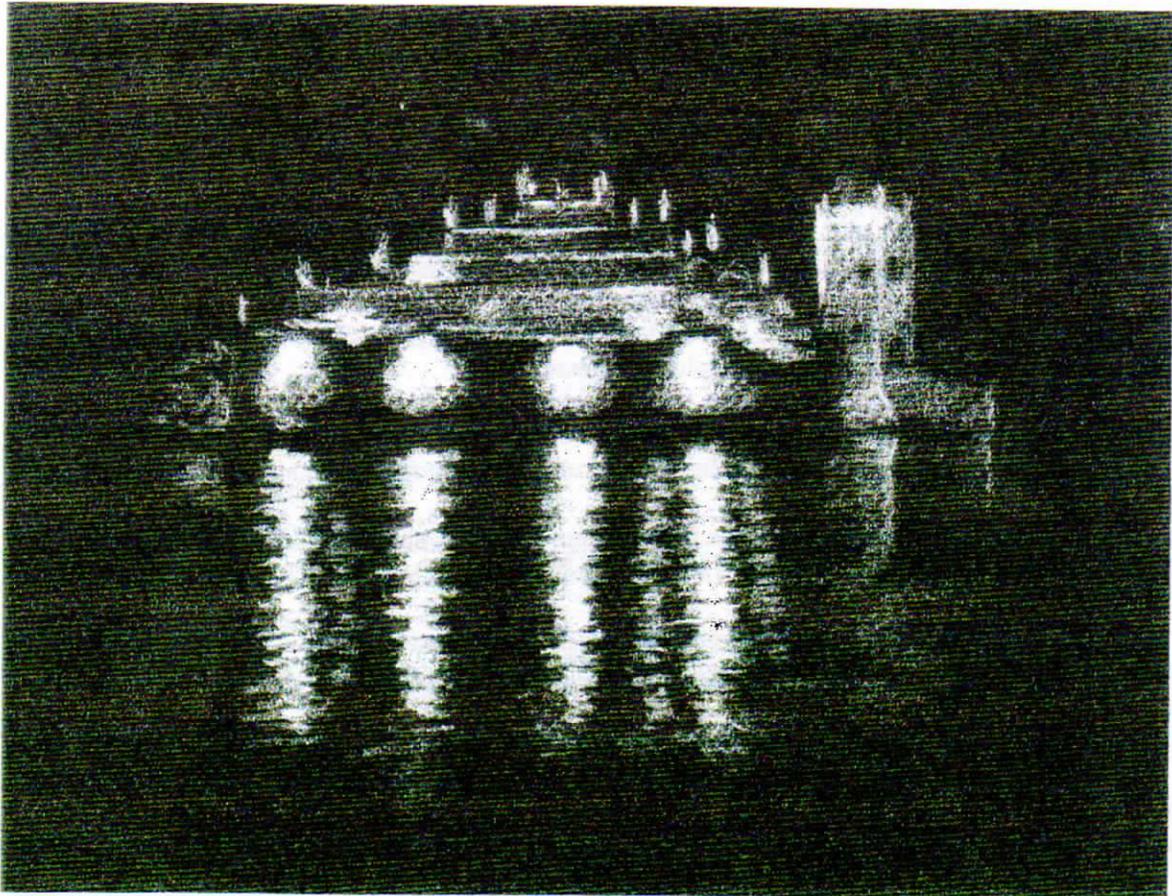
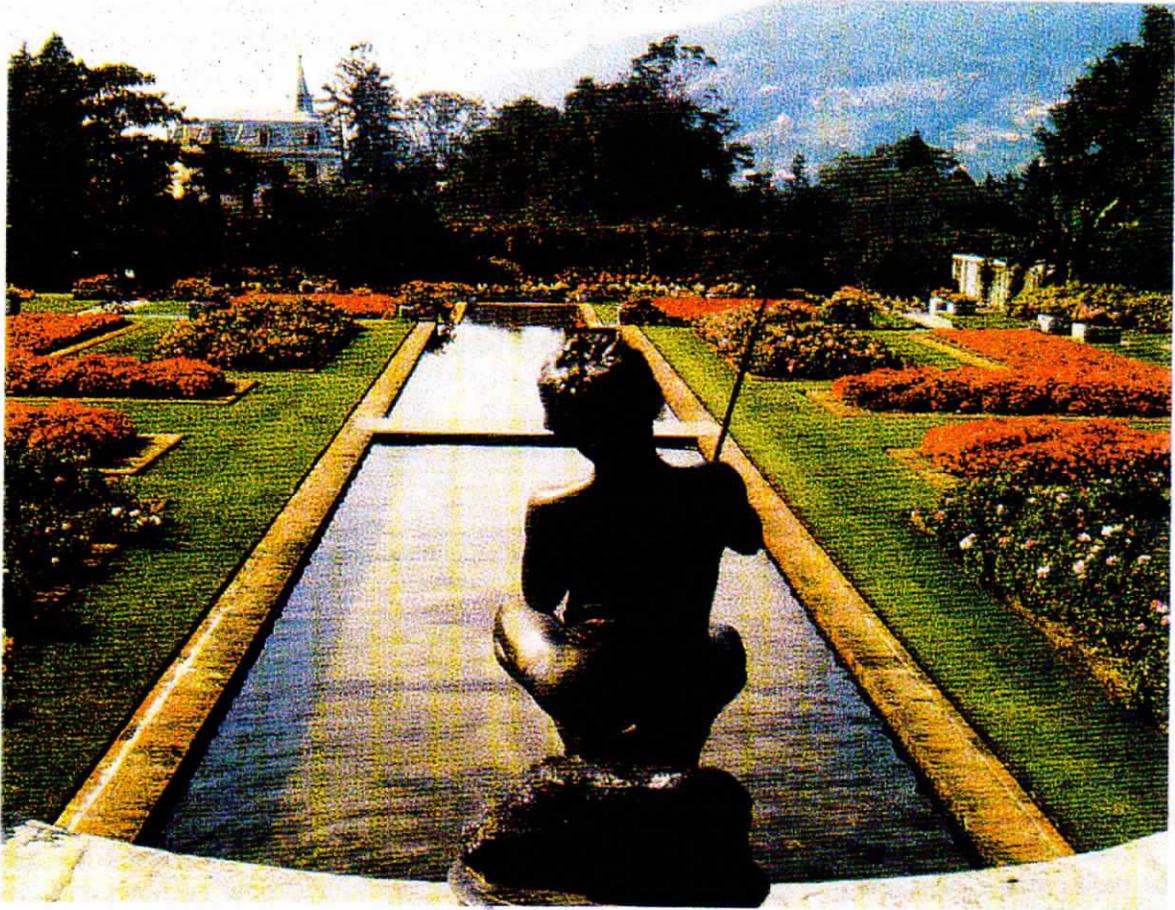
Nous visitons au passage un magasin de soieries, où quelques tentations sont toujours possibles.

LE LAC de COME n'a qu'une seule route côtière continue, pour profiter pleinement de ce que STENDHAL estimait « le plus beau site du monde », il est conseillé d'éviter le week-end et la haute saison.

Là aussi, les rues sont très étroites et escarpées, deux cars en sens inverse et c'est « problème » nous applaudissons la vigilance de MARCO notre silencieux chauffeur, MAMMA MIA s'exclame MILENE, en été, ici, c'est impossible!

Après quantité de méandres et une jolie vue sur la rive opposée, nous arrivons à CERNOBBIO.

Son NOM, est moins connu que sa principale propriété, la VILLA d'ESTE XVI ème siècle édi-
fiée en 1557 – palais rose dans son fabuleux parc où le Président BERLUSCONI reçoit ses Hôtes
Etrangers lors des réunions politiques.



Envie d'une Très Grande FOLIE ? LA VILLA d'ESTE, seul moyen de la visiter, elle et son parc, c'est d'y loger, devenu Hôtel JET SET ... ce qui rend le TICKET d'entrée particulièrement onéreux ... mais la vue est imprenable! Si t'as pas d'entrées (d'argent) tu n'iras pas loin, tu comprends ... dit MILENE.

COME a vu naître PLINE l'ancien et PLINE le JEUNE, un pape – INNOCENT XI ainsi que le célèbre physicien ALEXANDRE VOLTA, à qui l'on doit ... la pile électrique.

Nous arrivons à TREMEZZO, là, le lac se sépare en 2 bras, les jardins de la VILLA CARLOTTA semblent nous attendre, l'un des décors de la Chartreuse chère à STENDHAL. Il faut aimer et être malheureux pour jouir pleinement de sa beauté, écrivait-il.

Pour lui, le lac figurait l'un des paysages les plus beaux du monde.

C'est difficile avec un crayon bic de traduire les jardins, les paysages, où il y a tant de formes, de couleurs, d'ombres et de lumière, il faut le geste habile et précis et l'œil attentif d'ANNE-MARIE LAPIERRE pour faire vivre sur une page blanche cette généreuse nature que l'on découvre ici – les allées d'ifs taillés comme des mines de crayon, nous conduisent à des bassins de nymphes gardés par des statues de chérubins.

LA VILLA CARLOTTA porte le nom de la DUCHESSE CHARLOTTE de SAXE-MEININGEN, elle est peuplée d'EPHEBES et de VENUS de pierre, dont une œuvre de ADAMO TADOLINI, élève de CANOVA « AMOUR et PSYCHE » en toute beauté de fraîcheur.

Par sa situation, entre plaine et montagne, la région de COME abrite grands et petits lacs – bassins artificiels et constitue un bassin idéal pour les hydravions, c'est d'ailleurs ici, qu'eut lieu en 1913, le grand circuit des lacs, une compétition réservée aux plus grands pilotes de l'époque parmi lesquels ROLAND GARROS.

-Déjeuner à COME-

BUON APPETITO

- PENNE aux quatre fromages
- ROS-BIF au poivre vert
- Pomme duchesse
- Courgettes à la persillade
- TIRAMISU maison

- RETOUR vers MILAN-

Il pleuvine un peu, ATTENTION dit MILENE ralentir, ils ne rigolent pas les italiens ... mais s'il pleut on a de la chance les CARABINIERS ne sortent pas!

Notre voyage en car se passe dans une franche gaieté, si MARCO est étonnamment silencieux, MILENE à l'accent volubile nous raconte à sa façon, la DOLCE VITA italienne.

Les Albanais = beaucoup de problèmes.

Stéphanie et Caroline ... qu'elle ne porte pas dans son cœur ... pensez donc – Pauline petite princesse de 7 ans a hérité de son grand-père, la passion du cirque! Elle s'est produite à LUGANO avec le CIRQUE FRANCO KNIE dans un numéro d'éléphants dressés pour danser!! Depuis que sa Jolie Maman Stéphanie véhicule un palace roulant cinq étoiles ... nouveau palais doré.

Charles et Camilla « la CHARAL » comme l'on dit ici,... bref, elle fait une alchimie savante de tout ce petit monde, tous dans le même panier!



Nous avons failli voir la propriété du Couturier VERSACE mais les arbres étaient trop hauts, et le portail fermé! Depuis l'assassinat de son frère GIANNI, sa sœur DONATELLA ne plait plus du tout à MILENE, elle dévergonde dit-elle les bourgeoises milanaises avec son style audacieux, elle ne peuvent pas toutes se vêtir comme MADONNA !!

Quant à l'histoire de la COMTESSE AGUSTA, sa vie est très, très compliquée.

FRANCESCA AGUSTA et son mari le COMTE – couple glamour – jeux, alcool, drogue ne font pas bon ménage ... et quand l'Amour s'évanouit à 40 ans ... riche et triste ...

Il faut l'excitation milanaise pour raconter cette histoire hilarante avec un brin de provocation et l'humour de MILENE.

Pensez donc, en JANVIER 2001.

- ETONNANTE disparition
- ETONNANTE découverte
- ETONNANT TESTAMENT ...

SEUL, son MAJORDOME sait où, devine! Lui, qui a eu toutes les faveurs et l'héritage, an grand DAM de son entourage.

PS: on ne sait toujours pas le POURQUOI et le COMMENT de cette histoire.

Elle nous raconte tout cela avec beaucoup de naturel et une pointe d'impertinence, s'excusant souvent de sa spontanéité. Et avec elle, il ne faut pas confondre « BARILLA » et « PANZANI » le oui ... mais, des PANZANI ne passe pas, ce n'est pas l'incident diplomatique, mais du « RIFIFI » dans les spaghettis.

Déjà, nous arrivons à la CASE DEPART, retour en sens inverse. Nous quittons avec quelque peine notre brillante MILENE. Pourtant, nous reprendrions bien « un petit verre d'ETE » ...

Nous souhaitons bon retour vers CANNES à Yvette MARPAUD.

Au fil de la soirée, notre wagon est devenu le 1er salon littéraire roulant du monde sur l'ART de raconter « des HISTOIRES ».

Il faut dire que nous avons une belle brochette de « CONTEURS » talentueux.

Même en Italie, les histoires belges fusent ... mais il est souvent plus facile de les écouter que de les écrire ...

Pour cela, il manque souvent le « MOT » le « TON » où l'accent est indispensable pour faire « échos ». Mais notre brochette en question avait le « TOP » qui fait « TILT ».

Les histoires se racontent avec des gestes, des intonations de voix, quelques fois des accents souvent inimitables et une certaine « VERVE ».

Nous avons eu droit dans l'intimité de notre wagon à un festival d'histoires très variées, belges, irlandaises, corses, etc ... dont les narrateurs à la mémoire vive et pétillante nous ont régalez.

Déjà, dans le car, Jeanine MOREAU avait donné le ton en nous proposant une devinette:

Madame R.A.T.P. et Monsieur P.T.T. ont un FILS.

Comment s'appelle-t-il?

Rép: E.D.F.

- R.A.T.P. = Reste Assis, T'es Payé ...

- P.T.T. = Petit Travail Tranquille ...

- E.D.F. = Enfant De Fainéant.

Les NARRATEURS du jour étaient

- André MOREAU
- Philippe GIRARD
- André VERDIER
- Michel GUINOT
- Jacques JAUFFRET

La Cuvée littéraire 2001 mérite 5 étoiles et +.

Martine NACHENHEIM en avait, elle aussi quelques unes dans son sac.

Philippe GIRARD, lui, échaîne rapidement en 3 versions pour ceux, qui, par la distance n'ont pas entendu.

Pour finir ce voyage littéraire et « historiette » c'est selon ... je vous propose, une petite dernière.

Comment appelle-t-on un noir qui mange une cerise?

Rép: MONCHERI

SAMEDI 23 heures. Après avoir lesté deux voyageurs à Chambéry Claude et Jacky TOUTRON, nous voici à PARIS.

Les oreilles de Madeleine FOURNIER sifflent encore, nous avons tellement parlé d'ELLE.

Si loin soit L , on pense à L !

Mais le voyage était bien préparé et André BARBAROUX l'a mis en application dès le départ.

A bientôt,

Geneviève BARBAROUX



LE HERISSON

Lors du retour de notre voyage en Italie , dans le train , la conversation s'est orientée , pour quelques uns d'entre nous , vers un sujet qui ne manque pas de piquants . En effet nous sommes venus à parler du Hérisson .

Beaucoup de choses ont été dites au sujet de Niglo , - c'est ainsi que notre ami est baptisé par la hulotte , des remarques judicieuses, mais aussi des erreurs, des idées reçues loin de la réalité .

Aussi afin de donner à ceux qui sont intéressés par Niglo des informations pratiques , des tuyaux pour en savoir plus et comment caresser votre ami dans le bon sens du poil , je vous livre le début du numéro 77 de « la hulotte » , consacré au hérisson .

Mais qui est la « hulotte » ?

C'est un journal traitant deux fois par an , un sujet relatif à la nature . Ces sujets sont traités avec beaucoup de sérieux , faisant appel à des références scientifiques , mais aussi avec beaucoup d'humour , ce qui n'est pas pour me déplaire .

Au cas où vous voudriez en savoir plus , je vous donne l'adresse :

La hulotte

08240 Boul't aux bois.

Tel : 03 24 30 01 30

Fax : 03 24 30 21 01

Abonnement pour 6 semaines , environ 14 Euros .

Philippe GIRARD

Le hérisson qui avait peur de l'hiver



Tu parles d'une galère, tu manges ces insectes : comment je vais y arriver cet hiver ? Il paraît qu'il n'y en aura plus du tout...

Mince alors !
C'est horrible !



J'aurais pas un conseil à me donner ?
Qu'est-ce que tu ferais à ma place ?

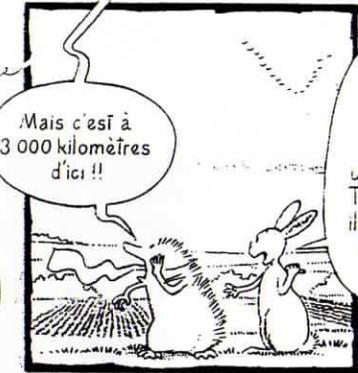
Franchement, j'en sais rien demande plutôt au piaf qui arrive là-bas : c'est un insectivore lui aussi, il doit forcément connaître des trucs.



Hep ! là-haut, Madame ! qu'est-ce que vous mangez vous, en hiver, quand y a plus d'insectes ?

Mon pauvre monsieur ! Fuyez vite ! Filez en Afrique pendant qu'il en est encore temps !

En Afrique !!! ?



Mais c'est à 3 000 kilomètres d'ici !!

Laisse tomber ! Va plutôt demander un tuyau au Troglodyte : il passe tout l'hiver sur place, lui.

Et alors ? où est le problème ?



Alors c'est toi le Troglodyte ?
Zut alors ! T'es drôlement petit !

Hi hi hi ! Justement ! C'est bien ce qui me sauve : ma petite taille ! Je me faufile partout, dans n'importe quelle pile de bois, sous les tas de branches, entre les racines, — et même dans les cabanes en forêt !... Si bien que, quand il y a un mètre de neige dehors, je réussis quand même à dénicher suffisamment de petits insectes pour tenir le coup...



Flûte ! ... moi, je suis trop gros ! Je pourrai jamais ! ... C'est vraiment pas de veine...

et pour te protéger contre le froid, qu'est-ce que tu fais ?

Hou là ! Ça fait peur !



J'ébouriffe mon plumage jusqu'à ce qu'il se transforme en un édredon super-isolant, regarde :

T'as vu comme je suis énorme, maintenant ?

Niglo fait son nid

Une fois glissé à l'intérieur, notre ami exécute de petits sauts de cabris en l'air, et quantité de roulades pour peigner les parois avec ses piquants tout en tassant les parois. Très vite, il se crée ainsi un petit studio étanche, tout rond comme une bulle et super-douillet

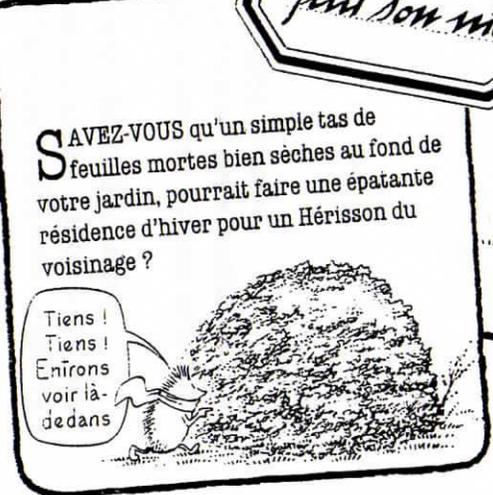


Moi j'ai beau m'ébouriffer, j'ai l'impression que ça ne me fait ni chaud ni froid

Normal, gros bêta : Tu n'as pratiquement pas de fourrure... T'as pas d'ailes pour aller en Afrique, t'es trop gros pour te nourrir d'insectes en hiver... Franchement t'es pas aidé par la Nature ! Alors écoute mon conseil : fabrique-toi vite un bon gros nid de feuilles d'arbres, bien isolant et imperméable, mets ta chaudière sur la position : « minimum » — et fais-toi oublier jusqu'au mois de mars :



Un nid !... Un nid !... Il en a de bonnes, lui ! Comment veut-il que je me fabrique ça ?



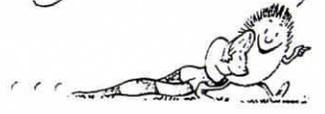
SAVEZ-VOUS qu'un simple tas de feuilles mortes bien sèches au fond de votre jardin, pourrait faire une épatainte résidence d'hiver pour un Hérisson du voisinage ?

Tiens ! Tiens ! Enirons voir là-dedans



Hou hou hou ! On est bien !

Suite au verso



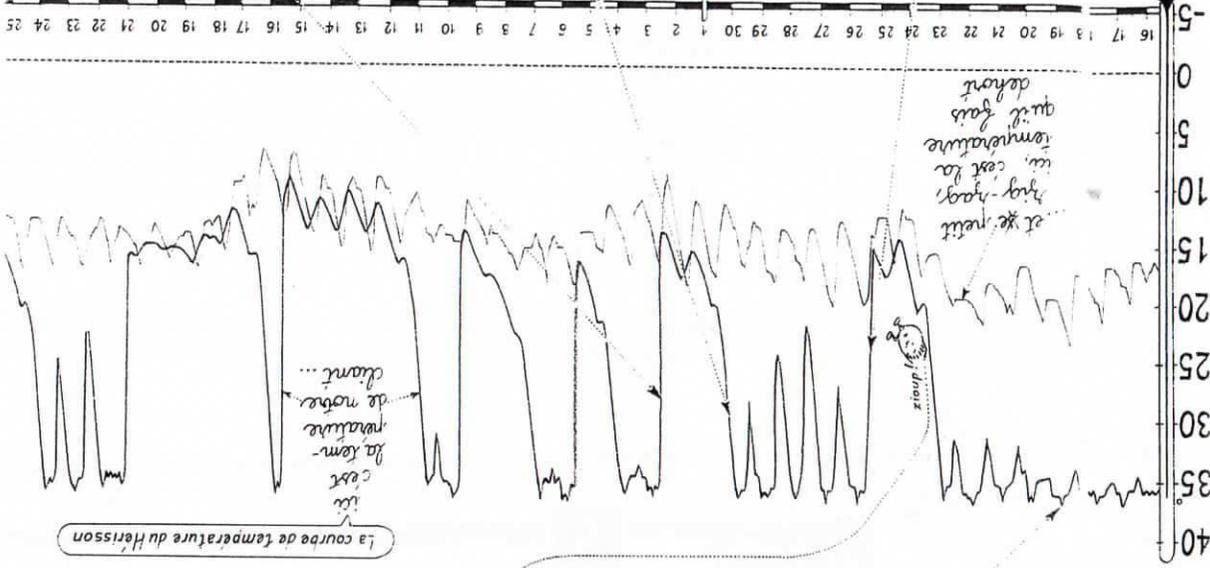
Les professeurs Mulot et Duraton accusent :
 Ils ont tout tenté, en vain, pendant des mois, pour guérir leur client de sa maladie du sommeil.

USUAU
 22 septembre
 notre patient a mené une vie de Hérisson tout à fait normale. Il vaquait à ses occupations. Sa température était de 35°

35° ?
 Ce n'est pas beaucoup Hérisson, c'est largement suffisant !
 Pour un Hérisson, c'est Albert ! Au secours ! Sa température vient de chuter de 20 degrés !

Et puis, le 23 septembre, paratras !
 Bon sang ! Il ne respire presque plus !

Pour notre premier client, on est mal barres !



septembre 1
 Octobre 1

Deux jours plus tard, miracle ! Il se réveille !
 Ce n'est rien, vous avez eu un malaise, on s'occupe de tout !
 Ou suis-je ?
 Etrange maladie... Le 30 septembre, il sombre de nouveau dans une sorte de coma de coma respire !
 Une heure entière sans respirer !
 Tonnerre ! Vous avez vu : j'ai encore perdu 5 g !
 Impossible voyons !
 Il dort ainsi cinq... six jours : puis - en trois heures de temps même pas - il se réchauffe et revient à la vie... et ça recommence !
 Je lis ici « Qui dort dine ! »
 Logiquement, vous devriez grossir !

Qu'est-ce qu'il ventifaire chez nous, celui-là ?

Génial ! C'est ici que je vais installer ma cabane !

S'il n'a pas la chance de tomber sur un tas de feuilles tout fait, lui-même. Il cherche tout d'abord un petit renforcement de terrain, si possible à l'abri d'un talus, sous des branches, des ronces, les grosses racines d'un arbre... S'il le faut, il n'hésite pas à gratter la terre avec ses pattes maigres pour creuser un petit nid de poule artificiel.

Dans cette cuvette, le Hérisson entasse tout un tas d'herbes et de feuilles mortes, qu'il rapporte patiemment, becquée après becquée, comme un petit oiseau.

He Père ! C'est fini la saison des nids !
 T'as un piquant qui t'est rentré dans le cerveau ou quoi ? On est en plein mois d'octobre !

Les branches ou les ronces du dessus sont là pour maintenir solidement le nid et empêcher les feuilles mortes de se disperser aux quatre vents de l'hiver.

Se faire battre sur son propre terrain par cette espèce d'animal préhistorique, c'est vexant...
 Mince alors il a été plus malin que nous...
 C'est pour moi !
 Non ! pour le premier !
 Hé ! Menteurs ! J'étais là avant vous !

Huile ! vous propose un modèle de nid d'hiver artificiel. Très simple à fabriquer et qui va faire rattraper tous les Hérissons du quartier.

Page 48 : la



Comment ça « il me manque 27 g. » ? Elle est complètement jéréjée, cette balance !

Pas du tout !

C'est une balance pariairie pour hibernants, elle te signale que tu dois te dépêcher d'atteindre un poids de 450 grammes

Car si tu ne les pèses pas au moment de t'endormir, tu risques fort de ne pas te réveiller au printemps prochain

Glups !

Il te faut des réserves de graisse suffisantes pour tenir tout l'hiver, tu comprends ?

Saperlipopette ! Mais comment veux-tu que je gagne un gramme de plus en cette saison ? T'as vu comme il fait froid déjà ! Tous les insectes sont en train de disparaître !

En effet... C'est un problème...

J'aurais peut-être une idée pour te sortir de ce mauvais pas

Aimes-tu la pâtée pour chiens et chats ? C'est très nourrissant ! Tous les Hérissons que je connais en raffolent...

Allons voir à la maison ce qui me reste. Et ne fais pas attention à ce vieux ronchon d'Abélard ! Avec les étrangers, il est aimable comme une grille d'égout...

Abélard ! ...T'as pas honte d'être jaloux comme ça ? Je nourris les petits oiseaux, alors pourquoi pas les mammifères protégés ?



... Où ça, des mammifères protégés ? ... Je ne vois pas de mammifères protégés, moi ! ... Je ne vois qu'un type mal rasé et qui a pas l'air de se laver souvent

EST-IL vraiment nécessaire de donner à manger aux Hérissons ? Pas du tout, ils se débrouillent très bien tout seuls.

...Sauf dans deux cas :

1. En automne, certains jeunes ont toutes les peines du monde à atteindre le poids fatidique de 450 grammes.
2. En été, lors des longues périodes de sécheresse, les Hérissons meurent souvent de faim et de soif.



Ainsi, chaque automne, le savant danois Valhovd installait dans son jardin de banlieue une mangeoire pour Hérissons. En six ans, il vit défiler dans son petit resto la bagatelle de 55 Niglos différents.

Pique-assiette

Petit truc pour empêcher les chats et les oiseaux de venir voler la nourriture du Hérisson : couvrez mon assiette de pâtée avec un couvercle ...

hi ! hi !

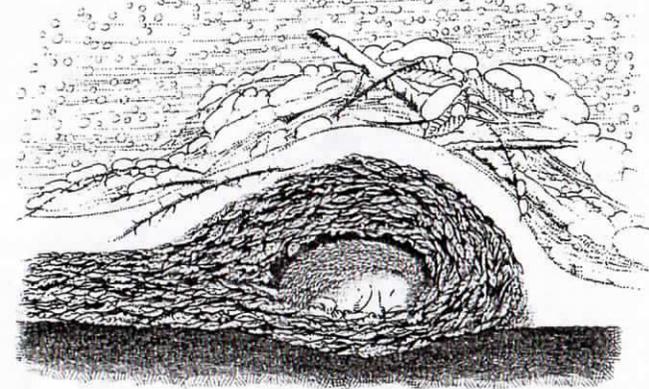
Je suis le seul à pouvoir l'enlever à l'aide de mon museau pointu !

... Et c'est moi que l'on traite d'égoïste !



N'utilisez pas de bols : le Hérisson les renverse

L'igloo de Niglo

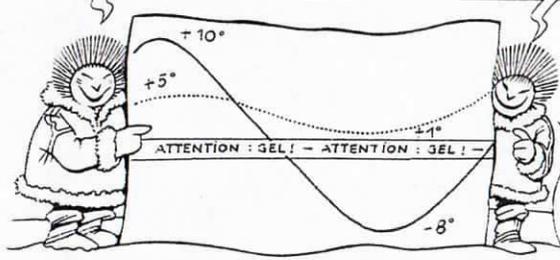


LE nid du Hérisson est une sorte d'igloo de 60 cm de diamètre, avec de bons gros murs de 15 cm d'épaisseur, faits d'une multitude de feuilles d'arbres bien sèches, rangées à plat comme des ardoises et posées les unes sur les autres : un modèle d'isolation.

Comme cela, jamais trop chaud : Niglo pas réveillé inutilement ...

... Et jamais trop froid : lui pas mourir gelé !

... la preuve : quand la température extérieure descend de +10°C à -8°C (ligne noire), la température intérieure de l'igloo (ligne pointillée) reste entre +5°C et +1°C.



Petit Hirson dormir bien tranquille



Monsieur Michel DIOU
402 chemin des Tourdres
06620 LE BAR SUR LOUP
tel/fax : 04.93.42.53.32.
E . Mail michel.diou @wanadoo.fr

Le 1er octobre 2001

le 13 oct.

Mon cher Gilbert

Je souhaite que tu ailles bien et aussi que nous nous retrouvions bientôt pour fêter la remise en ligne de Concorde à A.F.

Je viens de lire un livre sorti en Mai : Concorde:Autopsie d' un crash .
auteur : Henri TRICOT journaliste aéronautique (sic)
éditeur : Le Jardin Des Livres
ci-joint: le dossier de presse recueilli sur le site internet :
www.lejardindeslivres.com

: la photocopie de la page de couverture et de la 4em de
couverture.....titre accrocheur , photo ne l'étant pas moins; commentaires en
4em assurant une bonne vente en librairie

J' ai cru devoir réagir et je te joins le courrier que je viens de faire
parvenir à l'auteur aux bons soins de son éditeur ainsi que la lettre envoyée à
Promouvoir Concorde. Je crois que nos deux associations ont un rôle à jouer
dans ce genre de situation ; je trouve fort sympathique de se retrouver autour d'
une bonne table, d' aller visiter les châteaux de la Loirecertes;mais quand
cela va mal nous devons faire ce qu'il se doit pour rétablir la vérité et un peu
défendre la mémoire de nos camarades.

J'ai sorti sur Internet les 2 rapports d' enquête du B.E.A. c' est de cela
dont je me sers pour répondre à Mr TRICOT ; j' ai travaillé sur le timing en
resituant les actions de chaque membre d'équipage et la corrélation avec les
courbes moteurs , l' inclinaison et cap , et les actions manche _ palonnier , la vitesse,
etc...etc.....j' ai fourni à l'auteur les courbes , les check list et autres documents
nécessaires .

Je veux bien aider dans toute action pour rétablir la vérité dans cette affaire;
n'hésite pas à me contacter .

A bientôt de se revoir Gilbert , reçois mon meilleur souvenir

Michel Diou

Monsieur Michel DIOU
402 chemin des Tourdres
06620 LE BAR sur LOUP
tel/fax 0493425332
e.mail michel.diou@wanadoo.fr

le 17sept 2001

à Monsieur Henry TRICOT
aux bons soins des éditions
Le jardin des Livres

Monsieur,

Je viens de lire votre livre Concorde: Autopsie d' un crash avec grand intérêt et je vous remercie d' avoir fait le point sur des choses qui me tenaient à coeur.

Vous démontrez parfaitement les méfaits engendrés par la dérégulation et les pratiques courantes dans certaines compagnies aériennes.

Vous avez très bien rappelé les difficultés rencontrées pendant l'élaboration et la construction du Concorde , et quel challenge cela a été.

J'ai volé pendant 8 ans sur Concorde à Air France et maintenant retraité je suis toujours passionné par cet avion ; j'espère que bientôt il volera de nouveau et qu'aussi plus tard un autre avion supersonique viendra le remplacer.

Je vous prie de bien vouloir agréer mes salutations distinguées.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Diou', with a long horizontal stroke extending to the right.

J'ai eu accès par Internet au Rapport d'enquête préliminaire d' aout 2000 et d' étape de décembre 2000 du B.E.A. ; j'ai travaillé un peu sur les courbes moteurs :EGT,N1, N2,F/F; le timing ,les actions de l'équipage je vous livre cela.....non pas comme un enquêteur que je ne suis mais comme un passionné de cet avion.....

L' auteur écrit :

page 19 : l'équipage poussait alors ses quatre réacteurs à pleine puissance tout en bloquant les freins....

page 31 : 16 heures 42'24".....;Christian MARTY.....Puis il bloqua les freins .Le mécanicien lança alors toute la puissance apocalyptique.....

page34 : 16 heures43'20".... Un voyant se mit à clignoter sur le panneau de contrôle du mécanicien qui annonça immédiatement "panne moteur 2"...les indicateurs des autres ne traduisaient rien d' anormal , aucune panne d' essence n' était signalée.....

page 35 : 16 heures 43'22".....L'avion venait tout juste de survoler l' extrémité de piste quand l' alarme incendie retentit dans le cockpit , tandis qu'une voix non identifiée indiquait sur la fréquence "ça brûle bien , hein". Réagissant deux secondes plus tard à la sonnerie stridente , le mécanicien Gilles JARDINAUD dit " coupe moteur 2 "Plus étrange néanmoins, comme on le verra plus tard , est la décision du mécanicien de couper le moteur 2 sans que le commandant de bord ne l' ait demandé
(le mot sans est souligné par l' auteur)

L' auteur écrit :

page 134 on peut supposer que Christian MARTY se sentait quelque peu en situation d'infériorité par rapport à ses équipiers .A plusieurs reprises d' ailleurs ,ses subordonnés prennent des décisions sans même le consulter. Encore plus étrange est le comportement du commandant de bord , mentionnant avec insistance et à plusieurs reprises avant le décollage les procédures de retour sur Roissy en cas d' incident. Si cela fait effectivement partie des rappels classiques , les répétitions inhabituelles du commandant donnent l' impression d' une certaine appréhension.....
..... une appréhension dont il a sans doute fait part à un ami pilote , ce qui expliquerait mieux le message radio d' encouragement " Vas-y Christian" envoyé sur la fréquence.....

page 134-135de même , l'échange entre Christian Marty et Gilles Jardinaud , à 16 heures 43'45", est interprété de la façon suivante : le mécanicien a annoncé " je percute " avant même que le commandant de bord ne lui demande "est-ce que tu coupes le réacteur 2, " .Il s' agit pourtant de décisions d' une extrême gravité qu' on suppose être du ressort exclusif du commandant "seul maître à bord après Dieu " .
Aussi ,la mention par le B.E.A. des deux cartouches d' extinction percutees à gauche amène inévitablement à poser des questions. Reprenons la chronologie de la boîte , ainsi que les indications sur le régime des moteurs : à 16 heures 43'30", le moteur 2 ne fonctionne plus mais le moteur 1 a retrouvé un régime pratiquement normal .
Quinze secondes plus tard ,le mécanicien annonce qu' il déclenche l' extinction (" je percute") ; 30 secondes plus tard..., [à cet endroit l' auteur fait un appel pour lecture en bas de page... où il dit : " l' explosion de l' extincteur est immédiate, mais il faut attendre un peu pour que le moteur s' étouffe "..]

Sans tirer des conclusions hâtives.....le mécanicien navigant n' aurait-il pas déclenché l'extinction des deux moteurs.....

L'auteur écrit :

page 136-137 :...par deux fois le co-pilote Jean Marcot prend des décisions sans consulter son commandant de bord ,et ces échanges laissent une véritable impression de malaise , confirmant au passage que le commandant pressentait sans doute l'issue fatale de ce vol . Une impression que tempère cependant un psychologue spécialisé dans l'étude du comportement humain en situation de crise (aéronautique) :” Il nous manque surtout les intonations de chacun .On pourrait en tirer des renseignements plus précis sur la situation et les réactions réelles de protagonistes. Mais il est de fait que ce dialogue est troublant “ ,explique-t-il.

Et bien des spécialistes, en notant les “bruits d' effort “ relevés par le B.E.A. sur les dernières secondes précédant le crash, ont pensé que le commandant et son co-pilote , déjà en désaccord sur la possibilité d' atteindre Le Bourget tentaient chacun de leur côté une manoeuvre opposée

page 114.....Concorde a besoin de toute la capacité des réservoirs, à peine suffisante . Lorsqu'il arrive au terme d'une traversée transatlantique , il a ,pour se poser, priorité sur tout avion (y compris sur l'Air Force One ,l'appareil du Président) car il ne lui reste plus qu' une réserve de 15 minutes de vol avant la panne sèche .

ANNEXE 1

Quelques précisions mineures:

page 19 et page 31 : les freins doivent être complètement relâchés avant l'application de la poussée de décollage (la poussée des réacteurs est telle que les disques des freins au carbone risqueraient de casser)

page 32 : la mise en poussée des 4 réacteurs est normale d'après les courbes.
(Le mécanicien navigant doit annoncer PANNE MOTEUR X si à 100 kts une postcombustion n'est pas allumée sur un moteur ou si une des 4 lampes vertes GO est éteinte , ceci impliquant un arrêt décollage)

page 34 : 16:43'20 et 21 en même temps qu'il annonce la panne du moteur 2 le mécanicien change la chaîne de commande du moteur 2 de l'ampli MAIN il passe le sélecteur sur ALTERNATE (bruit identifié sur le C.V.R.)auparavant la tour de control signale à l'équipage qu'il y a des flammes derrière l'avionsur la V.H.F. quelqu'un dit "ça brûle bien"

page 35 : 16:43'24" le mécanicien dit " coupe le moteur 2 " à ce moment là le moteur 2 ne délivre plus aucune poussée...(voir les courbes des paramètres moteurs 1 et 2 du rapport du B.E.A.25 juillet 2000 annexe 4 page A 19)

Quand la poignée coupe feu est tirée sur le moteur 2 (coupure ,fuel,circuit électrique et hydraulique...et autres servitudes) les paramètres sont ceux d'un moteur en " moulinet " .

L'instruction des équipages, au sol, sur simulateur, en vol fait que jamais un mécanicien ne coupera un moteur sans que cela lui ait été commandé par le commandant de bord . Remise dans le contexte et dans ces circonstances particulières la phrase ne signifiait-elle pas " est-ce que je coupe le moteur 2...?? " "

D'ailleurs l'enchaînement des actions de l'équipage montre que le mécanicien n'a pas coupé le moteur 2 sans en avoir reçu l'ordre: (page 35 vous écrivez : " plus étrange.....est la décision du mécanicien de couper le moteur 2 "sans" que le commandant de ne l'ait demandé "

16:43'11" début de la chute des paramètres du moteur 2 en particulier le débit de carburant (F/F) qui chute à 0

16:43'20" annonce panne moteur 2 par le mécanicien

16:43'24" coupe le moteur 2 dit par le mécanicien

16:43'25" le commandant de bord demande la procédure feu réacteur

16:43'26" début procédure ...(voir check list ci jointe)
et qui débute par l'arrêt de la sonnerie incendie

ANNEXE 2

Suite procédure feu moteur 2

16:43'29"08 bruit de sélecteur...observation des enquêteurs
... :similaire à poignée coupe feu activée.Ce n' est qu'à partir de ce moment que le moteur est stoppé.

Le mécanicien attend que les volets FIRE FLAPS soient fermés avant de percuter la première décharge extincteur

16:43'45" le mécanicien dit "je percute" ,il rend compte à l'équipage de l'action qu' il vient de faire et que lui impose la check list (à partir du moment où le commandant de bord demande l' exécution d'une check list _ procédure normale , particulière ,ou secours l'équipage fait les manoeuvres qui lui incombe selon la répartition des tâches Voir check list ci jointe....

Les items encadrés du début de check list doivent être exécutés de mémoire les autres le sont en la lisant

La répartition des taches implique que les items signalés à droite de la ligne verticale soient exécutés par :

Ts.....tous ou le premier le pouvant

C.....commandant de bord

C/P...co pilote

M.....mécanicien

Ceci répond peut-être à votre interrogation ,pages 134.135 sur la coupure du moteur 2 et de la percussion extincteur .

page 135 vous évoquez la possibilité que le mécanicien ait envoyé successivement l' agent extincteur sur les moteurs 2 puis 1 , or dans l' épave du cockpit seule la poignée coupe feu du moteur 2 a été retrouvée tirée (rapport B.E.A. 25 juill 2000 page 48)

Les poignées coupe feu sont situées sur le panneau supérieur au-dessus du pare-brise il faut les tirer pouvoir accéder aux opercules de percussion de l'agent extincteur ; l' alarme feu moteur allume en rouge la poignée coupe feu du moteur incriminé . Il semble difficile de tirer la poignée coupe feu du moteur 2 de percuter le 1er shoot du moteur 2 , puis sans tirer la poignée coupe feu du moteur 1 percuter le shoot 2 sur le moteur 1.

Il est plus probable que à 16:43'58" l'alarme feu moteur 2 se déclenchant de nouveau le mécanicien percute le 2em shoot sur le moteur 2

Le fait de retrouver les 4 voyants d'extincteur sur full n'est pas significatif d'une non percussion .

J'ai eu un incident grave le 1er janvier 1990 après un décollage de New York

J.F.K. en montée supersonique à Mach 1.80 nous avons eu une forte embardée à droite, avec explosion et alarme feu moteur 3 ; en exécutant la check list j'ai vu que le voyant extincteur indiquait full après la 1ère percussion, l'alarme continuant j'ai fait la 2ème percussion. Après le demi-tour sur J.F.K. quand les mécaniciens ont ouvert les capots moteur nous avons constaté que, certainement une ailette du compresseur H.P. s'était cassée et avait arraché les suivantes elles mêmes perçant les carters moteur, mettant le feu dans le logement moteur et....coupé la ligne d'alimentation du voyant full de la première percussion. Par contre les 2 extincteurs avaient bien été déchargés...

(ci-joint la page du cours Concorde)

page 136-137 vous vous interrogez pour savoir si des divergences ont pu intervenir au sein de l'équipage pendant la gestion de ces pannes successives. Le psychologue dit "...il manque les intonations de chacun....pour en tirer des renseignements plus précis..."

Or le rapport du B.E.A. dit que l'enregistrement du C.V.R. a été écouté pour validation de l'identification des voix des membres de l'équipage par des pilotes concorde. Les enquêteurs ont pu identifier tous les bruits, alarmes, voix de chaque membre d'équipage, et ils n'auraient pas perçu les intonations de chacun, le secteur de vol Concorde est réduit 12/13 équipages tous se connaissent pour avoir volé souvent ensemble. Il me semble que s'il y avait eu une quelconque divergence d'opinion à bord les navigants qui ont authentifié le C.V.R. s'en seraient aperçus. J'ai gardé de très bons contacts avec des collègues en activité, nul n'a jamais envisagé une telle éventualité, je connaissais bien les trois membres de l'équipage, je ne les imagine pas tel que vous semblez voir la situation.

page 136 vous analysez les conversations cockpit.....

N'est-ce pas plutôt ceci.

16:44'05"le controle s'adressant aux pompiers dit : "Pompier leader..euh...le concorde je ne connais pas ses intentions mettez vous en position près du doublet sud "

16:44'14".... le copilote ...annonce... " le bourget le bourget "

16:44'18"le controle. ."pompiers leader correction le concorde retourne sur la piste zéro neuf en sens inverse "

16:44'22"le copilote annonce..." négatif on essaye le bourget "

Pendant que le copilote parle à la radio le commandant de bord tente de maintenir la trajectoire de l'avion

16:44'16"12...le commandant de bord dit "trop tard " à ce moment là l'inclinaison des ailes augmente rapidement à gauche bien que le manche soit braqué à droite (donc perte de controle de la trajectoire)

16:44'19"19...le commandant de bord dit " pas l' temps " manche à droite ,

palonnier à droite ,l' inclinaison à gauche augmente encore , la vitesse décroît rapidement .

Il semble peut-être que le copilote assurant les liaisons radio (c'est sa tâche pendant les manoeuvres de secours) ait espéré qu' il était possible d'aller au Bourget , et que le commandant constatant que son action sur les commandes de vol n' avait plus d'action ait dit "trop tard ".....

Il peut être reproché à l' équipage d' avoir coupé le moteur 2 avant d' avoir atteint la H.S.D.(hauteur de sécurité au décollage) Ce moteur ne délivrait plus de poussée à ce moment là , la tour signalant une flamme derrière l' avion , l' alarme incendie se déclenchant , c'est ce que certainement beaucoup d' entre nous , navigants, aurions fait .

Quant à la suite ,faire voler un avion à la masse maxi décollage sur 2 moteurs ,avec la perte du circuit hydraulique vert d' où le train qui ne rentre pas , des commandes de vol qui passent en mode mécanique , des morceaux de gouvernes retrouvés sous la trajectoire , les alarmes multiples dans le cockpit,

" A l' impossible nul n'est tenu " l' équipage a tenté de le faire.....

Encore merci pour votre livre et à votre entière disposition

... j'ai oublié.....page 114..Concorde ne bénéficie d'aucune priorité dans la régulation du trafic aérien , ni au décollage ,croisière, ou atterrissage .
.....pendant le vol l'équipage suit en continu la consommation carburant et calcule ce qui restera en arrivant à New York .Il est obligatoire d' avoir dans les réservoirs de quoi aller à l'aéroport de dégagement (déclaré sur le plan de vol avant le départ)en général Newark...Philadelphie....Bradley
plus une demi heure d'attente en circuit .Il ne faut pas prévoir d'arriver avec moins de 10 tonnes . Sinon il faut atterrir pour refueler , ceci m'est arrivé une fois en 8 ans (Hallifax) . L'arrivée courante se fait avec 12/13 tonnes

ci- joint préparation de vol carburant

A.P.CO.S.

REUNION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Président : Philippe GIRARD.

Secrétaire –Trésorier Gilbert BARBAROUX

Veillez trouver ci-joint le compte-rendu du conseil d'administration du 19 février 2002 qui s'est tenu dans le salon du restaurant « Le lutèce » de l'hôtel de ville..

Etaient présents :

Philippe GIRARD , Raymond MACHAVOINE , Claude POULAIN , Roger CATHODEAU , René DUGUET , Madeleine FOURNIER , Pierrette CATHALA , Claude HERPIN et en auditeur libre , Martine TAILLANDIER , Annick MOYAL , des communications et des relations extérieures, André BARBAROUX des activités culturelles, et Louis RAYNAL.

Etaient représentés :

Pierre – Louis BREIL , Bernard LAPIERRE , Michel RETIF , Claude DURAND, Pierre BOLLET , Nicole MENEVEUX , Gabriel AUPETIT , Henri PERRIER , et Gilbert BARBAROUX.

8 présents + 9 pouvoirs = 17 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.

ORDRE DU JOUR

- CONCORDE : Où en est-on ?

Le remplissage est bon , il tourne autour de 70 % , l' avion est équipé avec les 100 fauteuils , mais vendu à 92 .Le PARIS - NEW-YORK à 7/ 7est prévu vers le mois de juin , croisons les doigts et espérons .

1 /-COMPTE-RENDU DE NOS DERNIERES ACTIVITES :

Vous pourrez lire dans ce numéro le compte-rendu de notre voyage dans les lacs italiens , belle réussite très intéressante , très bonne ambiance sous un ciel magnifique , qui le dernier jour s'est légèrement couvert .

Vous pourrez lire aussi dans ce bulletin le compte-rendu du repas toulousain ,qui fait faire toujours beaucoup de soucis à notre Ami , Michel RETIF,tellement il y avait de participants.

Vous trouverez aussi le compte rendu de notre déjeuner aux chandelles du 26 janvier ,où je crois que pour beaucoup d'entre nous , fut un excellent Déjeuner .

Vous pourrez lire aussi le compte-rendu de notre sortie à Rungis .

2 /-BULLETIN NUMERO 23 :

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 vos documents 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 prévenir lors de vos changement d'adresses, 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...N'OUBLIEZ PAS DE NOTER NOTRE NOUVELLE ADRESSE.

3 /-LES COMMISSIONS :

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

STATUTS : Henri RANTY – Claude POULAIN – André BARBAROUX – Martine CAMUZEUX –

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

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

Mademoiselle Madeleine FOURNIER et Monsieur André BARBAROUX se donnent beaucoup de mal pour essayer de nous faire découvrir des sites nouveaux et des endroits intéressants. Nous pensons que leurs efforts sont bien 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. Venez nombreux.

TECHNIQUE : Raymond MACHAVOINE – Hubert PROTIN –

Dès que cela sera possible Monsieur Hubert PROTIN nous fera un petit résumé de la situation. Monsieur Hervé PAGE nous fera parvenir dès qu'il en aura le temps, un petit historique sur le déroulement des événements, depuis l'accident jusqu'au re-décollage de Concorde.

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(e) 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 : Claude POULAIN - Gilbert BARBAROUX - Hubert MICHAUT - René DUGUET -

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

CODE BANQUE = 30002
CODE GUICHET = 00425
COMPTE NUMERO = 0000215966 T
CLE RIB = 94
DOMICILATION = CL PARIS PORT ROYAL

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 25 adhérents pas à jour de 2001 (150Fx25= 3750 F)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. Ils sont très beaux , il n'y en aura pas pour tout le monde ! N'hésitez pas nous en avons fait refaire.

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 ...reprenre sa page de présentation dans le bulletin N°18.

Mr Jean-Paul LE MOEL- 39 rue de Courdiéc-56340 CARNAC

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

Encore plus beau, un bloc en verre à lunette de 5x5x8 cm , gravé au laser à l'intérieur et logo de l'A.P.CO.S., pour marquer le retour de CONCORDE .42 € .Sur le même principe un magnifique porte-clés , pour 10 € .

D'autre part nous tenons aussi à votre disposition « SA MAJESTE CONCORDE » une vidéo de 10 minutes très agréable pour 5 € .Une dernière vidéo de 33 minutes « destination Mach 2 » pour 5 € .MAGNIFIQUE .

Nous avons aussi l'intention de faire faire des clips pour foulard féminins ,l'affaire est en tractation et a du mal à prendre forme . Nous pensons aussi faire de petits foulards , faites nous savoir si cela vous intéressent ou si vous avez d'autres idées.

6 / - MANIFESTATIONS 2002:

le 27.02.02

- 05 MARS Réunion bureau CDG 10 H
- 19 MARS Réunion bureau CDG 10 H
- 21 MARS MUSEE GUIMET 11heures déjeuner au Sébillon 66 r.pierre Charon**
- 03 AVRIL Réunion bureau CDG 10 H
- 16 AVRIL Réunion bureau CDG 10H
- 23 AVRIL ASSEMBLEE GENERALE 10 H AEROCLUB DE FRANCE (déjeuner au Sébillon)**
- 07 MAI Réunion bureau CDG 10 H
- 21 MAI Réunion bureau CDG 10 H
- 31 MAI, 1, 2, et 3 JUIN sortie « PRAGUE »**
- 04 JUIN Réunion bureau CDG 10H
- 06 JUIN sortie « AMIENS ».**
- 19 JUIN Réunion bureau CDG 10H.
- VACANCES BIEN MERITEES**
- 03 SEPTEMBRE Réunion bureau CDG 10H
- 17 SEPTEMBRE Réunion bureau CDG 10H
- 22, 23 et 24 SEPTEMBRE Visite de « L'ARDECHE »**
- 01 OCTOBRE Réunion bureau CDG 10H
- 15 OCTOBRE CONSEIL ADMINISTRATION 10H Salons du Lutèce(H.V).**
- 19 OCTOBRE DEJEUNER TOULOUSE.**
- 05 NOVEMBRE Réunion bureau CDG 10H
- 08 NOVEMBRE Visite ?.**
- 19 NOVEMBRE Réunion bureau CDG 10H
- 03 DECEMBRE Réunion bureau CDG 10H
- 17 DECEMBRE Réunion bureau CDG 10H
- 07 JANVIER Réunion bureau CDG 10H
- 21 JANVIER Réunion bureau CDG 10H.
- 25 JANVIER DINER 14 ième ANNIVERSAIRE**
- 04 FEVRIER réunion bureau CDG 10 H
- 18 FEVRIER CONSEIL D'ADMINISTRATION 10 H « Le Lutèce »**
- 04 MARS réunion bureau CDG 10 H
- 18 MARS réunion bureau CDG 10 H
- 01 AVRIL réunion bureau CDG 10 H
- 15 AVRIL ASSEMBLEE GENERALE 10 H AEROCLUB DE FRANCE5 Déjeuner au Sébillon)**

7 /- QUESTIONS DIVERSES :

Monsieur Edgard CHILLAUD nous demande par écrit , s' il ne serait pas souhaitable d'insérer dans nos manifestations ,une journée du souvenir le 25 juillet . L'ensemble du conseil est défavorable à cette idée , étant donné qu'à cette époque la France est en vacances.

Monsieur Philippe GIRARD continue de rencontrer plusieurs de nos adhérents susceptibles de nous aider ou de nous remplacer , mais toujours rien .

Notre première réunion 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 ROISSY , ou à ORLY , selon le travail du bureau, et toujours à 10 heures .Si vous devez venir assister à notre réunion TELEPHONNEZ NOUS AVANT.

le Président très heureux , remercie tous les participants et lève la séance à 12 h15. Les commentaires se sont poursuivis pendant le déjeuner qui s'est tenu dans le salon particulier du Lutèce.

LE PRESIDENT

Philippe GIRARD

LE SECRETAIRE/TRESORIER


Gilbert BARBAROUX



A.P.CO.S.

Le 22 février 2002

COMPTE-RENDU FINANCIER 2001.

Du premier janvier au 31 décembre 2001

L'association compte à ce jour 243 personnes, dont 2 Présidents, 2 Membres d'Honneur, 2 Membres à vie et 7 veuves, ce qui porte l'effectif à $243 - 13 = 230$.

7 n'ont pas réglé 99. 2000 et 2001
 11 n'ont pas réglé 2000 et 2001
 7 n'ont pas réglé 2001
 $230 - 25 = 205$ 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 12 années, ont fait que nos finances se portent toujours assez bien.

Nous sommes heureux de voir que déjà beaucoup d'entre vous ont opté pour le prélèvement automatique, mais *malheureusement beaucoup ont oublié de prévenir leur banque pour le passage à l'euro.* Nous vous rappelons que la **COTISATION 2002 est de 25 EUROS.**, que vous pouvez vous servir de la page de prélèvement automatique qui se trouve à la fin du bulletin. 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 2001

RECETTES 2001

COTISANTS =243-13=230	150F x 230 =34500 F
INTERETS 2001	= 1905 F 95
VENTE OBJETS PUBS	= 6825 F 44
<hr style="border-top: 1px dashed black;"/>	
TOTAL	= 43231 F 39

AVOIR 2001

AVOIR 1999	= 44419,60 F
RECETTES	= 43231,39 F
<hr style="border-top: 1px dashed black;"/>	
TOTAL	= 87650,99 F

DEPENSES 2001

POSTE	= 7890.09 F
FOURNITURES	= 4380.41 F
OBJETS PUBS	= 16315.84 F
POURBOIRES	= 4100 F
CANTINES	= 2500 F
DEJEUNERS INVITES	= 6783 F
DIVERS	= 5553.87 F
<hr style="border-top: 1px solid black;"/>	
TOTAL	= 47523.21 F

BILAN POUR L'ANNEE 2001

TOTAL DES AVOIRS 2001	= 87650.99 F
TOTAL DES DEPENSES 2001	= 47523.21 F
<hr style="border-top: 1px dashed black;"/>	

AVOIR AU 01 JANVIER 2002	= 40127.78 F
---------------------------------	---------------------

La Vie du Secteur Concorde (OA-OV)

Exploitation :

Le 7 Novembre 2001 la desserte régulière (5/7) de New-York reprenait avec l'émotion que vous pouvez imaginer, pour tous les amoureux de notre Bel Oiseau Blanc.

A cette occasion l'Aprcos, par son Président a adressé au Secteur le message dont une copie est ci-jointe.

Quelques vols spéciaux type « boucles » ont été réactivés en fonction des disponibilités machine.

A ce jour 4 avions ont subi les modifications exigées pour récupérer leur CDN (Certificat de Navigabilité) Le 5^{ème} se trouve en GV (Grande Visite) Il subira bien sûr ses modifs au cours de cette révision.

Le coefficient de remplissage actuel des avions est d'environ 65%. La fréquence 7/7 pourrait reprendre en juin prochain.

A noter qu'en ce moment l'accès à cet appareil est permis aux ayants droits aux billets services suivant certaines conditions.

Stages de qualification :

Le seul stage en cours est le Q36. Il arrive à la phase d'AEL (Adaptation en Ligne) qui doit débiter courant Mars.

Sa composition est la suivante :

CDB : Daniel Blay

OPL : Daniel Costes

OMN : Jean-Yves Dronne

Tous les stagiaires des qualifications précédentes sont opérationnels et en ligne.

Bon vent à tous.

De nouveaux arrivants sont prévus dans les mois qui viennent.

Le Q 37 doit débiter le 4 mars, le Q 38 le 3 juin , le Q 39 le 1^{er} juillet .

Fin de carrière :

Notre ami Edgard Chillaud (Chef de Secteur) a effectué son dernier vol le 3 février dernier.

Nous lui adressons tous nos vœux de longue et heureuse retraite.

Il est remplacé par Jean François Michel (Q 31) auquel nous souhaitons bon courage !

Les départs prévisionnels en 2002 sont :

CDB : Christian Voog en Août

Charles Catania en Octobre

OPL : Guy Mauroy en Octobre

OMN : Roger Béral en Octobre

Jean Jacques Lajarge en Décembre

Depuis quelques années les effectifs du Secteur ont été presque totalement renouvelés.

Début mars il y a 11 CDB ,10 OPL (dont Jean-Michel Peloffy, qui doit bientôt partir en stage CDB) et 14 OMN

Sites Internet à visiter

Bea (Bureau d'enquête accidents) <http://www.bea-fr.org/> sur lequel on trouve le rapport final de l'accident du 25 juillet 2000.

Site de particuliers passionnés <http://www.concorde-online.com/>

Pour les nouveaux internautes, merci de transmettre votre adresse e-mail à : <mailto:apcos.gb@wanadoo.fr>



CHANGEMENTS À NOTER

A.P.CO.S. GILBERT BARBAROUX

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

16 septembre 2001

Cher(e)Ami(e),

Veillez ne plus **envoyer votre correspondance à l'aéroclub** de France, car notre siège social est maintenant à l'adresse ci-dessus. Veillez 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

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

pour le bureau

Gilbert barbaroux



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

A.P.C.O.S.

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

Apcos.gb@wanadoo.fr

fondée le 26 jan 1990

j.o du 28 fév 1990

Paris le 20 janvier 2002-01-24

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 .

DEMANDE DE VIREMENT PERMANENT

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

Autorise ma banque.

Compte Numéro..

A virer chaque année, (à partir du 01 janvier et jusqu'au 31 mars) la somme

de 25 euros , le

Crédit Lyonnais

Relevé d'identité bancaire

Titulaire ASSOCIATION DES PROFESSIONNELS DE CONCORDE ET DU SUPERSONIQUE

Code banque = 30002

Code guichet = 00425

Compte numéro =0000215966T

Clé RIB = 94

Domiciliation = CL PARIS PORT ROYAL

Date et signature

Le 01 JANVIER 2001

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 NAISSANCE :

ADRESSE PERSONNELE :

TELEPHONE :

ADRESSE PROFESSIONNELLE :

TELEPHONE:

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

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

FONCTION:.....

DATE DE FIN D'AFFECTION:.....

DATE DE LA RETRAITE:.....

DERNIERE FONCTION:.....

➔ Je déclare adhérer à l' A.P.CO.S.
ASSOCIATION DES PROFESSIONNELS DE CONCORDE ET DU SUPERSONIQUE,

Date et signature

Je joins à mon adhésion :

- ① 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
☎ 01 45 35 55 47
- ② Deux photos d'identité