

N° 29 avril 2005

mach 2.02



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

<u>CONSEIL D'ADMINISTRATION</u>		<u>LISTE DES COMMISSIONS</u>	
Pour les essais	Pour la ligne	Commission des statuts	
Pierre Boliet	Philippe Girard	H.Ranty-André Barbaroux-Martine Camuzeaux	
André Chaumeton	Gilbert Barbaroux	Commission des activités culturelles	
Claude Durand	Pierrette Cathala	R.Duguet-G.Aupetit-M.Fournier-A.Barbaroux-M.Rétif	
Claude Herpin	Roger Cathodeau	Commission technique	
Henri Perrier	Philippe Dubourg	G.Aupetit-R.Machavoine-H.Protin	
Michel Rétif	René Duguet	Commission des communications et des relations extérieures	
	Madeleine Fournier	Annick Moyal-Martine Taillandier-N.Meneveux-	
	Pierre Grange	Commission informatique	
	Raymond Machavoine	G.Barbaroux-R.Duguet-H.Michaut-C.Poulain	
Pour le personnel au sol	Nicole Meneveux	Commission Conférence-Exposition	
Gabriel Aupetit	Hubert Michaut	Philippe Dubourg-H.Michaut-R Machavoine	
Pierre Louis Breil	Claude Poulain	Michel Rio-Yannick Pluchon-Alain Piccinini	
Jean Pierre Caillaud	Henri Ranty	Gérard Duval-Christian Voog	
Jean Claude Caplot	André Roger	CHARGE DE MISSION	
Bernard Combelles	Jacques Schwartz	L'avenir du Supersonique	
Bernard Lapierre		H.Perrier-R.Machavoine	
		L'histoire de Concorde	
		J.P.Le Moël	
		Objets publicitaires	
		R.Duguet-G.Barbaroux	
<u>COMPOSITION DU BUREAU</u>			
Président :	Philippe Girard		
Présidents d'honneur :	Fernand Andréani		
	André Turcat		
Membres d'honneur :	Gérard Feldzer		
Vice-Présidents :	Michel Rétif		
	Gabriel Aupetit		
	René Duguet		
Secrétaire :	André Roger		
Secrétaire Adjoint :	Gilbert Barbaroux		
Trésorier :	Gilbert Barbaroux		
Trésoriers Adjoints :	Pierrette Cathala		
	Hubert Michaut		

BUT de L'ASSOCIATION (extrait des statuts) *Groupier en une étroite solidarité tous ceux qui 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

	PAGES
1. SOMMAIRE.	1
2. EDITORIAL DU PRESIDENT.	2
3. PROCES-VERBAL du Conseil d'Administration du 26 octobre 2004.	3 à 8
4. PROCES-VERBAL du Conseil d'Administration du 15 février 2005.	9 à 10
5. COMPTE-RENDU FINANCIER 2004.	11 à 12
6. REPAS ANNUEL du 22 janvier 2005 (15ème ANNIVERSAIRE).	13 à 14
7. VOYAGES ET VISITES: Genièvre Barbaroux. Michel Rétif	15 à 19
• Toulouse les 21-22-23 octobre 2004	
8. La Place du.. CONCORDE : Paul Personne	20
9. 1849- EXTRAIT DU DISCOURS DU CONGRES DE LA PAIX	21
10. TOUT EST DANS LA FIN.... :J-L Chatelain.	22 à 24
11. DU TEMPS DE CONCORDE.. SOUVENIRS ET ANECDOTES	25 à 28
12. COMMISSION CONF-EXPO	29 à 36
• Nos activités : Philippe Dubourg	
• Soirée du 09 Novembre 2004 au MAE du Bourget : H Michaut	
13. INFORMATIONS UTILES.	37 à 40
14. DEMANDE DE VIREMENT PERMANENT.	41 à 42
15. DEMANDE D'ADHESION.	43 à 44

EDITORIAL

L'A.P.CO.S a 15 ans .

1990... *une équipe composée en majorité de retraités, décide de créer une association qui rassemblera les actifs de Concorde et les anciens, riches de leur expérience et de leurs aventures.*

L'A.P.CO.S est née. Partie d'une quinzaine de membres, notre association compte aujourd'hui 250 adhérents.

Les rencontres et voyages donnent toujours beaucoup de plaisirs aux participants.

Sous l'impulsion des « jeunes », l'A.P.CO.S sera bientôt sur le réseau Internet.

Notre site, une fois installé et surveillé, nous fera connaître plus largement qu'aujourd'hui, car il faut le reconnaître, nous n'avons pas fait beaucoup de publicité pour nous vendre...

« Pour vivre heureux, vivons caché »

Au travers de ce site, des travaux de la Commission « Conf- Expo », des livres, « La vie de Concorde » écrits par Édouard Chemel, notre avion continue à être dans notre vie, dans notre cœur.

Concorde continuera à vivre.

Philippe Girard

PS : lors du repas anniversaire du 22 janvier 2005, Édouard Chemel nous a informé qu'il donnait à l'A.P.CO.S toute la documentation Concorde en sa possession. Je l'en remercie vivement.

A.P.CO.S.

Compte Rendu du Conseil d'Administration du 26 octobre 2004

Veillez trouver ci-joint le compte-rendu du Conseil d'Administration du 26 octobre 2004 qui s'est tenu dans le salon du restaurant « Le Lutèce » de l'Hôtel de Ville à Paris.

Etaient présents :

Le Président : Philippe GIRARD.

Le Secrétaire-Trésorier : Gilbert BARBAROUX

Raymond MACHAVOINE, Claude POULAIN, René DUGUET, Madeleine FOURNIER, Gabriel AUPETIT, Hubert MICHAUT, Roger CATHODEAU, Pierre GRANGE, Philippe DUBOURG, André ROGER.

En auditeur libre, Martine TAILLANDIER des communications et des relations extérieures, et André BARBAROUX des activités culturelles.

Etaient représentés :

Pierre-Louis BREIL, Michel RETIF, Claude DURAND, Claude HERPIN, Henri PERRIER, Henri RANTY

12 présents + 6 pouvoirs = 18 représentés. Le quorum est atteint.

La séance est ouverte à 10h15 par le Président.

ORDRE du JOUR

1. COMPTE-RENDU DE NOTRE DERNIERE ACTIVITE

Le voyage à Toulouse :

- 1^{ère} journée : moyenne
- 2^e journée : le matin ; Cité de l'Espace : bien mais sans guide
l'après-midi ; Visite de la chaîne de montage de l'A380 :
impressionnant
en soirée ; Visite de la Dépêche du Midi.
dîner sur la péniche : très bien.
- 3^e journée : repas APCOS de Toulouse au Château GARREVAQUES ; très bien
(143 adhérents)

Remarque : les adhérents de Toulouse se sentent un peu isolés ; solution : redynamiser la section de Toulouse et envisager dans l'avenir une Assemblée Générale à Toulouse.

2. MANIFESTATIONS PREVUES EN 2004/2005

Le 9 novembre ; dîner au Musée du Bourget dans le hall Concorde.
240 invités attendus.

Le jeudi 2 décembre : sortie à Vincennes ; visite des haras suivi d'un déjeuner
Rendez-vous à 12h00 – prix 42 euros par personne.

Le 22 janvier 2005 L'APCOS fêtera ses 15 ans dans les Salons du Cercle National des Armées.
Rendez-vous à 12h30 au bar.
Venez nombreux avec parents et amis – prix 60 euros par personne.

Le 29 janvier 2005 ; visite de l'Assemblée Nationale et déjeuner dans les Salons de l'Assemblée.

Le 22 février 2005 ; Conseil d'Administration.

Le 19 avril 2005 ; Assemblée Générale.

Du 28 avril au 05 mai 2005 ; la Croisière sur le Douro (Portugal).

3. BULLETIN M 2.02

Le numéro 28 sera envoyé au mois de novembre.

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 ce que nous le faisons, 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 changements d'adresses**, car ce sont des courriers qui reviennent tardivement et que nous essayons de vous renvoyer, pas toujours à la bonne adresse et cela nous coûte cher.

Notre bulletin est maintenant monté entièrement en informatique. C'est notre ami Hubert MICHAUT qui se charge de ce travail. Cela standardise la présentation, facilite l'édition et surtout améliore la qualité du document.

4. LES COMMISSIONS

Commission des Statuts et Règlement Intérieur.

L'article 6 sera modifié : 2 Conseils d'Administration prévus au lieu de 4.

Nous vous rappelons que vous pouvez consulter les statuts lors de nos réunions de travail, dans notre bureau.

Une mise à jour du Règlement Intérieur sera prévue pour adapter les délais de candidatures au Conseil d'Administration.

Toutes les modifications de Statuts seront communiquées à la Préfecture.

ACTIVITES CULTURELLES :

Mlle Madeleine FOURNIER et M. André BARBAROUX se donnent beaucoup de mal pour 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 2004 et de 2005 est déjà terminé et nous laisse entrevoir de très belles journées. Venez nombreux, vos parents et amis sont toujours les bienvenus

COMMUNICATIONS ET RELATIONS EXTERIEURES :

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

INFORMATIQUE :

Cela va très bien maintenant. Vous pouvez constater par vous-même que grâce à Hubert MICHAUT notre bulletin s'est bien amélioré. N'oubliez pas que vous pouvez venir nous aider à participer à sa réalisation et nous joindre sur notre e.mail si vous le désirez :

apcos.gb@wanadoo.fr

La Commission souhaite créer un site Internet A.P.CO.S. Nous appelons les volontaires à travailler sur ce site.

COMMISSION CONF/EXPO CONCORDE :

La commission prévoit :

- . de créer une exposition en 4 volets
 - exigences du vol supersonique
 - ensemble des défis pour la réalisation de ce vol supersonique
 - comment ces défis ont été réglés
 - retombées technologiques
- . de recueillir les témoignages de professionnels
 - André TURCAT et sa conférence au Musée de l'Air
 - Henri Perrier sur les différences entre le prototype et l'avion de ligne
 - Edouard CHEMEL

. de prévoir une animation au mois de mai au Musée de l'Air autour des 2 Concordes.

Le Conseil d'Administration décide à l'unanimité d'attribuer 500 euros sur un compte bancaire créé par cette commission pour l'année 2004 et prévoit d'attribuer 1000 euros pour l'année 2005.

Le don de la division Concorde a été attribué à cette commission.

5. LES COTISATIONS

Pour vous faciliter la tâche, nous recréons cette année le timbre d'adhésion. Claude POULAIN vous le fera parvenir dès réception de votre règlement.

Nos rappels restent encore trop souvent sans échos.

Les cotisations doivent être réglées entre le **1er JANVIER et le 19 AVRIL**, jour de l'Assemblée Générale.

Nous sommes vraiment désolés de constater que cette année, de nouveau, nous allons être obligés en fin d'année de nous séparer de nos amis qui ne se seront pas acquittés des **3** dernières années consécutives de leurs cotisations. A noter que le Conseil d'administration a décidé que ce laps de temps passera à **2** fin 2005, soit après 4 rappels de règlement.

Pour prendre part au vote de l'assemblée générale il faut être à jour de ses cotisations.

N'oubliez pas que l'A.P.CO.S. ne peut vivre que grâce aux cotisations. Afin de nous simplifier la tâche le Conseil d'Administration a décidé de vous demander **de bien vouloir faire le nécessaire auprès de votre BANQUE** pour obtenir un virement permanent. Nous joignons un formulaire dans chacun de nos bulletins.

IMPORTANT : ce formulaire est à envoyer à votre banque et non à l'A.P.CO.S

La cotisation est de 25 euros. A adresser à l'ordre de l'A.P.CO.S. à :

**M. Hubert MICHAUT
18 Rue André LE NOTRE
91540 MENNECY**

..... si vous avez choisi le paiement par chèque.

En 2002 nous avons changé d'adresse de banque et donc de numéro de compte.

Veillez 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 Av. des Gobelins 75005 Paris Tél : 01.44.08.82.82

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

6. NOS CONCORDES

Hubert MICHAUT a présenté les différents sites où sont exposés les Concorde dans le bulletin n° 27 – p. 42 et 43.

Il précise que le dernier sera présenté près de la tour de contrôle de Roissy en 2005 après la fin des travaux d'aménagement du site.

7. LES PRODUITS DERIVES

Vous pouvez nous commander nos insignes 3€, autocollants 1€, cravates 15€, casquettes 5€.

Nous avons reçu de magnifiques parapluies « tom-pouce » bleu marine au logo de l'Association 15€.

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 ...

Mr. Jean-Paul LE MOEL - 39 rue de Courdiac - 56340 CARNAC

Tel : 02.97.52.72.98(fax) - e.mail : jplemoel@neuf.fr

Encore plus beau, un bloc en verre à lunette, venant d'Italie, de 5x5x8 cm, gravé au laser à l'intérieur et logo de l'A.P.CO.S., pour marquer l'arrêt des vols CONCORDE, pour 35€. 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 !

Si vous avez des idées ou suggestions, n'hésitez pas à nous contacter, nous nous ferons un plaisir de les réaliser.

QUESTIONS DIVERSES

Mise à jour du calendrier.

Lorsqu'il y aura une modification, une mise à jour sera jointe avec le premier courrier envoyé.

Suite à un problème d'assurance pour le repas au Musée du Bourget, l'A.P.CO.S. décide de prendre une assurance responsabilité civile et vol.

Gilbert BARBAROUX après 15 ans de travail acharné comme Secrétaire demande à être déchargé de ce poste pour celui de Secrétaire Adjoint.

André ROGER le remplacera ; voici son contact :

. 4 rue Jean Moulin – 78210 Saint Cyr l'Ecole

. Tél. Dom. / 01 34 60 45 15 – Port. / 06 19 33 09 30

. E.mail : andrerene.roger@wanadoo.fr

L'ensemble du Conseil remercie chaleureusement Gilbert BARBAROUX pour son dévouement et tout le travail accompli.

**IMPORTANT : Notre bureau se trouve dans le bâtiment 80,
au Rez-de-Chaussée, à PARAY – Porte 0B022
Tel : 01 41 75 22 92 (Fax et répondeur)**

Si vous désirez venir nous aider veuillez s.v.p. nous passer un petit coup de fil avant de venir. On ne sait jamais il peut y avoir un changement de dernière minute.

Notre première réunion se tient toujours le premier mardi de chaque mois à PARAY. Notre deuxième réunion se tient le troisième mardi à PARAY et toujours à 10h00.

La commission CONF/EXPO se réunit tous les mercredis après-midi à 14h00.

Le Président
Philippe GIRARD

Le Secrétaire
André ROGER

Gérard Feldzer (membre d'Honneur de l'A.P.CO.S)

Président de l'Aéroclub de France devient Directeur du Musée de l'Air et de l'Espace



Décoiffant !

C'est à une véritable "légende" vivante de l'aviation française que vient d'être confiée la direction du musée de l'Air et de l'Espace du Bourget.

Ingénieur aéronautique diplômé de l'Estaca, pilote de ligne aux 17.000 heures de vol, président et fondateur de multiples associations aéronautiques, Gérard Feltzer semble n'être sur Terre que pour voler et faire voler les autres.

Neveu d'un pilote de chasse disparu au combat et d'un autre du « Normandie-Niemen » qui lui a fait découvrir l'aviation après la disparition de son père, ce fils d'un héros de la Résistance émigré d'Ukraine a tout de suite compris que son avenir était dans les airs.

A côté de son métier de pilote de ligne, commencé au-dessus des déserts algériens pour finir comme Commandant de Bord instructeur sur A340 chez Air France, en passant par la Postale, ce « zébulon » toujours ébouriffé n'a pas ménagé son temps et son imagination pour des expériences aériennes inédites : record de vitesse en UIM, dirigeables à pénates, etc.

Tout ce qui vole lui est familier

La soixantaine approchant n'a pas assagi cet hyperactif, toujours à la poursuite "de projets audacieux et d'actions humanitaires en faveur des plus démunis.

Ce que va proposer Gérard Feltzer pour redynamiser le musée de l'Air risque d'être aussi « décoiffant » que le personnage !

Paru dans la Revue Air et Cosmos N°1967 de Janvier 2005

A.P.CO.S

Compte Rendu du Conseil d'Administration Du 15 février 2005

Veuillez trouver ci-joint le compte rendu du Conseil d'Administration du 15 février qui s'est tenu dans le Salon du Restaurant « Le Lutèce » de l'Hôtel de Ville de Paris.

Etaient présents :

Le Président : Philippe GIRARD

Le Trésorier : Gilbert BARBAROUX

Le Secrétaire : André ROGER

Raymond MACHAVOINE, Henri RANTY, René DUGUET, Philippe DUBOURG, Hubert MICHAUT, Gabriel AUPETIT, Claude HERPIN, Pierrette CATHALA, Annick MOYAL.

En auditeurs libres :

Martine TAILLANDIER, des Communications et Relations Extérieures,

André BARBAROUX, des Activités Culturelles.

Etaient représentés :

Pierre-Louis BREIL, Claude DURAND, Madeleine FOURNIER, Pierre GRANGE, Bernard LAPIERRE, Henri PERRIER, Claude POULAIN, Michel RETIF.

12 présents + 8 pouvoirs = 20 représentés. Le quorum est atteint.

La séance est ouverte à 10h15 par le Président qui salue le retour parmi nous de notre ami Henri RANTY.

ORDRE DU JOUR

1. COMPTE RENDU DE NOS DERNIERES ACTIVITES

Le 22 janvier 2005 l'APCOS fête ses 15 ans dans les Salons du Cercle National des Armées.

78 présents, bonne ambiance – le repas : moyen (voir CR Ci-joint)

Martine Taillandier se propose de faire la recherche du lieu pour l'organisation du prochain repas.

Le 29 janvier 2005, visite de l'Assemblée Nationale avec déjeuner.

49 présents. L'ensemble : très bien.

2. MANIFESTATIONS PREVUES EN 2005/2006

Du 28 avril au 05 mai : croisière sur le Douro (Portugal)

30 participants.

Le 02 juin : sortie d'une journée soit :

La Maison du Compagnonnage à Tours, ou la visite du Château de Chambord ou du Château de Valencay.

Fin septembre début octobre : un voyage dans la région de Bordeaux est prévu organisé par Paul BRIGANT et Jacques EMERY.

Une sortie d'une journée est prévue en fin d'année.

Repas anniversaire A.P.CO.S

Printemps 2006 : visite du Tyrol.

Etude d'une manifestation pour le 30 ème anniversaire de la mise en ligne du Concorde

3. BULLETIN N° 29

Hubert MICHAUT pose le problème de la frappe de certains articles.

Y-a-t'il des volontaires ?

Gentiment, Claude HERPIN propose son aide.

Choix du poste de pilotage d'Eric CELERIER en première page.

Une page sera consacrée au site Internet.

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.

Nous vous demandons de faire parvenir vos documents avant le 15 mars.

4. COMPTE RENDU ET BILAN FINANCIER

Voir Rubrique en Annexe.

BUDGET PREVISIONNEL

Il est prévu un compte général APCOS et un compte pour la Commission Conf. Expo. Les deux gérés par le trésorier Gilbert BARBAROUX.

Une somme de 1000 euros a été allouée à la Commission Conf. Expo. pour ses frais d'investissements informatiques et divers.

5. LES COTISATIONS

A ce jour 103 cotisations ont été reçues pour l'année 2005.

6 nouveaux adhérents depuis le dernier Conseil d'Administration.

Le Bureau a eu une discussion pour limiter le nombre d'adhérents associés.

6. LES COMMISSIONS

Commission des Statuts et Règlement Intérieur

Un projet de toilettage est prévu. Philippe DUBOURG fera des propositions à Henri RANTY.

Commission Conf. Expo

Philippe DUBOURG demande que l'on appelle Animateurs à la place de Présidents les responsables de Commissions. Il soulève aussi le problème des relations avec les différents organismes qui le contactent : Seven sept, le Musée du Bourget, Air Loisirs, etc .et demande que le bureau organise une réunion avec le nouveau Directeur du Musée de l'Air et de l'Espace.

Les différents responsables dans cette commission sont :

Pour les conférences : Gérard DUVAL,

Pour les expositions : Alain PICCININI,

Pour la médiathèque : Yannick PLUCHON et Hubert MICHAUT,

Pour le site Internet : Pierre GRANGE,

Pour les recueils de témoignage : Philippe DUBOURG.

Commission Activités Culturelles

Madeleine FOURNIER et André BARBAROUX s'appliquent à découvrir de nouveaux programmes de visites.

7. SITE INTERNET

Le lancement officiel pour les adhérents du site se fera le jour de l'Assemblée Générale.

8. QUESTIONS DIVERSES

La prochaine Réunion de Bureau, du 22 février, décidera du choix de l'assureur pour le vol et la responsabilité civile de l'A .P.CO.S en fonction de nos besoins.

Fin du Conseil d'Administration à 12h25.

Le Président
Philippe GIRARD

Le Secrétaire
André ROGER

A.P.CO.S

COMPTE-RENDU FINANCIER

Du 1er janvier au 31 décembre 2004

L'association compte à ce jour 251 personnes, dont 2 Présidents, 1 Membre d'Honneur, 2 Membres à vie et 13 veuves, ce qui porte l'effectif payant à : 251 – 18 = 233.

19 n'ont pas réglé 2004 dont :

12 n'ont pas réglé 2003 et 2004

5 n'ont pas réglé 2002- 2003 et 2004

233 – 19 = 214 adhérents étaient à jour.

Nous vous rappelons que les cotisations doivent être réglées entre

le PREMIER JANVIER et le 31 MARS de chaque année.

A partir de 2005, tous les adhérents n'ayant pas réglé leur cotisation pendant 2 ans sont considérés comme démissionnaires et ne recevront plus aucun courrier de notre part. Nous vous rappelons que chacun doit être en règle avec le trésorier pour **PARTICIPER AUX VOTES EN ASSEMBLEE GENERALE.**

Les efforts de chacun, le bénévolat de tous et la générosité des autres, durant ces 15 années, ont fait que nos finances se portent bien, malgré les gros investissements que nous avons dû faire dans le domaine informatique et audio-visuel pour organiser la commission CONF/EXPO.

Nous sommes très déçus de voir toutes les difficultés que nous avons avec certaines banques pour les prélèvements permanents. En conséquence nous avons repris le bon vieux système des timbres annuels que nous vous enverrons dès que nous aurons reçu votre cotisation afin que nos adhérents sachent où ils en sont !

Nous vous rappelons que la **COTISATION ANNUELLE est de 25 EUROS**. Que vous devez vous servir de la page de prélèvement automatique qui se trouve à la fin du bulletin semestriel, la remplir **et la remettre à votre banque,** si vous désirez bénéficier du prélèvement auto.

Nous constatons que cette année les abstentions sont sensiblement moins élevées que l'année dernière, Nous espérons que cela ira en s'améliorant encore et que nous ne démissionnerons plus personne.

Merci à tous ceux qui pensent au trésorier et trésorier adjoint, en réglant leur cotisation en temps voulu, les rappels nous coûtent chers et nous prennent beaucoup de temps.

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

Le Trésorier

Gilbert BARBAROUX

BILAN FINANCIER ANNEE 2004

Le 30 janvier 2005

RECETTE 2004

COTISANTS =233-19=214 (19 pas à jour) =	25€ x 214 = 5350
INTERETS 2004	= 341
VENTE OBJETS PUBS	= 1464.00
DON SECTEUR VOL	= 2900,98

TOTAL = 10055.98€

AVOIR 2004

AVOIR 2003	= 7605.61
+ RECETTES	=10055.98

TOTAL = 17661.59€

DEPENSES 2004

POSTE	= 1271.57
FOURNITURES	= 2432.06
ACHAT OBJETS PUBS	= 701.63
POURBOIRES	= 546.35
RESTAURANTS et INVITES	= 1630.20
CANTINE	= 980
DIVERS	= 310
ATTRIBUTION A.P.CO.S. à CONF/EXPO en 2004	= 500
ATTRIBUTION A.P.CO.S. DON DIVISION CONF/EXPO	= 2900.98

TOTAL = 11272.79€

BILAN POUR L'ANNEE 2004

TOTAL DES AVOIRS 2004	17661.59
TOTAL DES DEPENSES 2004	- 11272.79

AVOIR AU 01 JANVIER 2005	= 6388.80€
TRESORERIE Com. CONF/EXPO au 01/01/05	+ 1200.98€
<u>Total</u>	= <u>7589.78€</u>

L'A.P.CO.S.
a fêté ses 15 ans
le 22 Janvier 2005 dans
LES SALONS DU
CERCLE NATIONAL
DES ARMEES

Cher(e)s Ami(e)s ,

Nous avons pu cette année fêter notre quinzième anniversaire dans les splendides salons du cercle militaire, grâce à notre Ami Apcosien Gérard MERCIER adhérent du cercle qui nous a parrainés. Malheureusement ses occupations ne lui ont pas permis d'être parmi nous ,qu'il trouve ici tous nos remerciements .

Les plus pressés étaient déjà là vers 11h30 et le bar ouvert a eu des difficultés pour se mettre en route dans la « cohue-bohue » des Apcosiennes et Apcosiens rassemblés dans le salon qui leur était réservé, pour savourer le pot de l'amitié qui leur était offert.

Nous étions 75 la veille du repas et nous nous sommes retrouvés à 78 pour déjeuner, ce qui s'est traduit par 2 membres du bureau qui n'ont pas eu la chance de déguster le menu prévu .Mais ne vous inquiétez pas la satisfaction du cœur l'a largement emporté sur la satisfaction de l'estomac .Comme d'habitude l'ambiance exceptionnelle que l'on rencontre lors de nos réunions peut nous faire accepter certaines petites contrariétés. Nous pensons que la qualité du repas en général laissait à désirer et que pour ce prix là nous pouvions espérer un peu mieux. Nous savons déjà que l'an prochain vous serez satisfait.

Nous vous rappelons que vos parents et vos amis sont les bienvenus lors de nos manifestations et que le fait de vous voir très nombreux nous remplis de joie et nous motive pour la suite des organisations.

Dans l'espoir de vous voir très prochainement recevez cher(e)s ami(e)s nos plus respectueuses et cordiales Amitiés.

Gilbert BARBAROUX

Menu

15^{ème} Anniversaire de l'A.P.CO.S

Samedi 22 janvier 2005



Mousseline de Dorade & sa Crème à l'Aneth

Gigollette de Volaille Farcie aux raisins

Haricots verts & Flan de Champignon

Assiette de Brie & sa Salade verte

Crumble aux pommes

Petits Fours

Café

Château Gantonnet Blanc Bordeaux AOC
Château Gantonnet Rouge Bordeaux AOC



Voyage à TOULOUSE les 21-22-23 octobre 2004

Nous nous retrouvons les amis et collègues du SUD-OUEST, selon le projet élaboré en collaboration avec notre correspondant privilégié sur place : MICHEL RETIF

jeudi 21 - Gastronomie dans le Gers.

Nous prenons la clef des champs et traversons la première région agricole de France, tenue au cordeau, spectacle tout en couleurs en cette belle arrière-saison, on la compare à LA TOSCANE. Le bonheur est dans le pré... C'est vrai, nous arrivons à St PUY.

BIENVENUE à TERRE BLANCHE, ferme auberge.

Dégustation des spécialités régionales, vendues au magasin. Dans toute la région la gastronomie est une affaire sérieuse.

Querelle de basse-cour : cru, cuit, mi-cuit, en terrine, au torchon, poêlé, braisé, dans ce pays, on se gave de foie gras- canard ou oie, c'est votre choix !...

Le GERS arrive en deuxième position, derrière Les Landes - le canard hybride : LE MULARD est gavé aux grains entiers pendant 12 jours, en fin de parcours, deux fois par jour, par la même personne pour ne pas stresser les volatiles. Cela pour obtenir un FOIE GRAS comme vous l'aimez, estampillé LABEL ROUGE depuis 1998.

En démonstration... Même si ce n'est pas douloureux, à voir la longueur de l'entonnoir et le bâton poussoir, le gavage n'est pas un moment de plaisir, visiblement les canards se dirigent du côté opposé à la « serveuse » !

LA REGION ARMAGNAC est située en grande partie dans le GERS : c'est la GASCOGNE, le pays des CADETS dont le plus célèbre fut Charles de Batz né à Lupiac en 1611, plus connu sous le nom de d'ARTAGNAN, capitaine des mousquetaires du roi rendu fameux par le talent d'Alexandre Dumas .

Près de CONDOM, nous faisons halte au Château de CASSAIGNE, construit en 1247 par MONTASSIN de GOALARD, abbé de CONDOM, lieu propice pour déguster l'ARMAGNAC, dans les chais, le digestif nous est offert.

Les chais sont entièrement dédiés au vieillissement de « l'AQUA ARDENS » l'eau ardente qui fait la réputation de la GASCOGNE : l'incomparable ARMAGNAC.

Trois cépages composent cette potion magique : une FOLLE BLANCHE, un COLOMBARD et un UGNI BLANC.

L'ARMAGNAC gagne ses arômes complexes dans les fûts, au contact du bois de chêne, la qualité exige qu'une partie de l'alcool s'évapore, on appelle ça « la part des anges » Une fois mis en bouteilles, l'élixir ne vieillit plus.

- libre dégustation du FLOC de GASCOGNE (FLOC, signifie FLEUR, en Gascon) mariage subtil entre le jus de raisin frais et la liqueur d'un jeune Armagnac, ce qui donne un apéritif agréable.

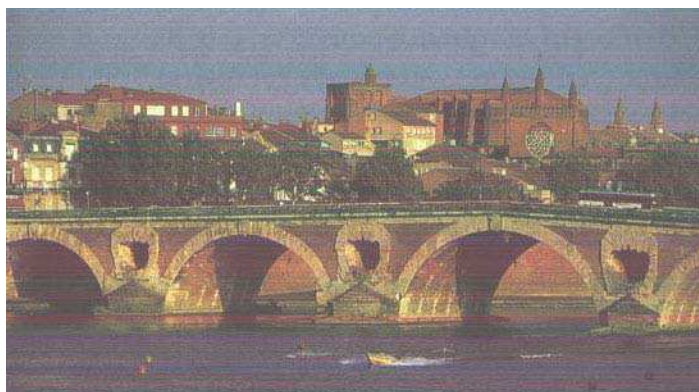
Après le café, vient le PRUNEAU d'AGEN à l'ARMAGNAC, obtenu d'une prune fraîche, séchée au four. Elle provient d'un arbre greffé appelé « PRUNIER D'ENTE » utilisé uniquement en pruneaux.

-Retour à Toulouse-

TOULOUSE -- quatrième ville de France -- capitale du MIDI-PYRENEES,-- immense région qui comprend huit départements.

Traversée par le CANAL DU MIDI, celui-ci fut construit dès 1666, grâce au génie et à l'acharnement de PIERRE PAUL RIQUET né à Béziers.-- Sa fonction première était celle du transport de marchandises vers la Méditerranée, de nos jours, c'est le tourisme fluvial qui connaît un important essor,c'est de l'EAU-toroute ..du roi soleil, de Toulouse à Sète =240 kms.

Il comporte 60 écluses, 125 ponts,des aqueducs des barrages, des ponts-canaux et une partie souterraine de 160 m, sous le Pont-Neuf, avec ses « fameuses ouïes » cernées de pierre



rose, s'étire la Garonne, en parallèle avec le canal latéral longeant la rive droite de Toulouse à Agen sur 195 kms (où abouti le Canal du Midi).

Sur le quai St Pierre s'ouvre le canal de Brienne, creusé de 1768 à 1778 sur les ordres du Cardinal Archevêque dont il porte le nom.

« Qu'il est beau mon pays / Qu'il est loin /parfois au fond de moi se ranime / l'eau verte du canal du Midi / et la brique rouge des MINIMES / Ô MON PAÏS – TOULOUSE....

- Claude Nougaro -

Face au canal, notre halte nocturne sera l'Hôtel Terminus. Façade XIXe siècle, très bien conservé boulevard BONREPOS –C'est tout indiqué.....

Vendredi 22- l'Aérospatiale-

-LA CITE DE L'ESPACE-

Pas moins de 5 ha sont aménagés pour savoir TOUT ou presque sur l'ESPACE et l'ASTRONOMIE

Entrons dans le jardin astronomique par l'allée de l'infini, c'est le moment de prendre ses repères, de se situer et de se projeter... au moyen de coordonnées la LONGITUDE et la LATITUDE, nous avons la position précise de la Cité de l'espace sur la sphère terrestre.

A mi-chemin de l'allée, le système solaire en volume, on voit la différence entre la Terre et le Soleil, ainsi que les autres planètes : Saturne, Pluton, etc.



LE JARDIN D'ARIANE

- ARIANE 5 - représentée grandeur nature avec ses 53 m de haut et équipé d'un vrai moteur VULCAIN est placée sur sa table de lancement, elle est prête au décollage .

- ANATOMIE D'UNE FUSEE -

Savez-vous qu'une fusée ne sert qu'une fois ?

Son rôle consiste à lancer les satellites ou les hommes dans l'espace. Une fusée n'est pas réutilisable et seulement 1 % de sa masse de décollage est finalement satellisée. Cependant, il existe un type de lanceurs partiellement réutilisables : les NAVETTES. Ce sont des avions orbitaux qui décollent comme une fusée et qui ont leur propre moteur pour terminer la satellisation.

Pour revenir de l'espace, une navette est freinée en rentrant dans l'atmosphère, puis redescend comme un planeur pour l'atterrissage.

Sous la fusée : un bâtiment est aménagé pour présenter les différents moteurs fusés ainsi que les technologies utilisées par les lanceurs spatiaux.

- LA STATION MIR – « c'est l'aventure spatiale »

Nous allons visiter et nous promener dans « cette maison orbitale ».

Bienvenue à bord. Trois modules sont visitables, le quatrième offre une vue sur l'intérieur grâce à une large fenêtre. Rêvez... Vous prenez la place de CLAUDIE ANDRE DESHAYE...

LE MODULE 1 a est un laboratoire d'astrophysique, équipé d'instruments et ultraviolet et d'un laboratoire de biotechnologie.

UN SAS D'AMARRAGE lui permet de recevoir le VAISSEAU habité SOYOUZ, dans le MODULE DE BASE, les cosmonautes travaillent mangent, dorment, font du sport dans les 100 m³ de la partie centrale. On y aperçoit les couchettes, les toilettes, un tapis roulant pour les exercices physiques, même un vélo adapté à l'entraînement. Une tablette avec un système intégré de réchauffage des aliments, un système de production d'oxygène et de filtrage du gaz carbonique rejeté par l'équipage.

Ce vaste appartement spatial sert également de poste de pilotage...

LE MODULE 2 se compose : d'un compartiment cargo avec armoire pour les réserves, cabinet de toilette, de douche, d'un compartiment scientifique équipé d'une caméra, d'un incubateur, d'un instrument pour l'étude de l'atmosphère.

UN COMPARTIMENT DE PASSAGE destiné aux sorties extravéhiculaires dans lequel sont rangés les scaphandres et le véhicule autonome.

Un petit mot sur l'APESANTEUR

Savez-vous qu'il n'est point besoin d'aller dans l'espace pour connaître cette curieuse impression ?

-- sauter d'une chaise ou rebondissez sur un trampoline... Vous vivez quelques secondes d'apesanteur, mais la sensation est trop brève pour que vous puissiez vous en rendre compte.

Alors pour la prolonger, il faut aller dans l'espace comme les spatonautes ou encore d'expérimenter quelques dizaines de secondes, dans des avions d'entraînement de spéciaux appelés d'Airbus zéro G.

Être en apesanteur c'est être libérer de la pesanteur ! Le spatonaute est lui aussi en apesanteur, mais autour de la Terre...

- PROMENADE DES OBJETS -

Le long de cette allée sont exposés de vrais engins spatiaux, nous évaluons plus facilement les dimensions d'un satellite, d'un vaisseau habité, de ce qu'est une fusée, par exemple ! Le véhicule SOYOUZ, vaisseau spatial russe, utilisé pour le transport des cosmonautes vers les stations orbitales et pour assurer leur retour sur Terre en fin de mission.

CLAUDIE ANDRE DESHAYE la première femme spatonaute française a volé dans ce type de vaisseau, lors de la mission Cassiopée en 1996.

- L 'ERS 2 - est un satellite européen d'observation de la Terre lancé en avril 1995 par une fusée Ariane, grâce à ses radars, il surveille toute la planète, il est utilisé également à la GEODESIE SPATIALE.

Savez-vous pourquoi un satellite ne tombe pas ? par ce qu'il tourne à huit Kms/s autour de la Terre en dehors des frottements de l'atmosphère. Il est toujours attiré par elle, mais sa vitesse l'empêche de retomber. Cette vitesse lui est donnée par un lanceur, Ariane ou navette américaine, des satellites tournent autour de nous... par centaines ils défilent à la vitesse de la Terre, servent aux télécommunications et à la météorologie. Aujourd'hui tous les navigateurs, les explorateurs et tout ceux qui s'aventurent dans des régions inhabitées, s'équipent de balises SARSAT-COSPAS ou ARGOS et le système GPS qui permette de connaître leur propre position à la surface du globe.



Nous quittons le CHAMP des ETOILES pour l'usine CLEMENT ADER DE L' AEROSPATIALE à COLOMBIERS.

Pour cette intéressante visite, je laisse avec plaisir la page et la plume aux spécialistes des avions :

- L'A.P.CO.S à AIRBUS TOULOUSE – par Michel Rétif

C'est après avoir passé la matinée du vendredi 22 octobre à visiter la CITE de L'ESPACE où après s'être restauré, notre groupe a été transporté en car à Aéroconstellation, il s'agit toujours d'espace, mais cette fois constitué d'une constellation d'entreprises qui participent toutes à faire de Toulouse la capitale Européenne de l'industrie aéronautique, dont AIRBUS est la pièce maîtresse ! Avec trois centres de production associés à l'aérodrome de Toulouse-Blagnac, qui sont :

Saint Martin du Touch, l'établissement le plus ancien, où sont nés de nombreux avions prestigieux tel que DEWOITINE D 338, D 520, Armagnac, Caravelle, ATR, Concorde, mais aussi aujourd'hui les A 320, et où se trouve maintenant le Bureau d'Etudes.

Clément ADER, usine moderne, hall de montage immense où sont assemblés les AIRBUS transcontinentaux A 330 et A 340.

Et enfin, sur le site Aéroconstellation, l'usine Jean-Luc Lagardère, de dimensions pharaoniques, réalisée spécialement pour permettre l'assemblage de l'A 380, le plus grand avion construit au monde.

C'est précisément sur ce site, que nous débarquons de notre car après avoir emprunté les toutes nouvelles voies d'accès à ce complexe industriel ultra moderne créé sur 50 hectares où l'on trouve AIR FRANCE INDUSTRIE, la Société LATECOERE, et bien d'autres. Nous sommes immédiatement invités à nous rendre dans un bâtiment isolé du nom de « Show Room » dont l'entrée rappelle les formes et dimensions de l'avion objet de notre visite, où après les formalités d'usage, appel nominatif et distribution de badges, nous est présenté Madame Vicenta Moninera ingénieure, qui jouera pour nous le rôle de guide.

Nous entraînant devant une grande maquette de l'ensemble des installations, elle nous a décrit dans le détail la composition de ce nouveau complexe industriel dont la création a été indispensable à l'assemblage de ce géant des airs qu'est l'A 380 dont elle nous donne les caractéristiques essentielles, puis, après avoir répondu à nos nombreuses questions. Elle nous a accompagné à pieds vers le hall d'assemblage de ce fameux avion. Enfin nous allons pouvoir voir cette extraordinaire machine volante!!

C'est donc après une centaine de mètres de marche que nous nous sommes trouvés au pied de cet immense bâtiment, (490 mètres de long, 250 mètres de large, 46 mètres de haut, 32.000 tonnes d'acier), plus exactement, à une de ses extrémités, où se trouvent des ascenseurs flambant neufs, installés là pour acheminer exclusivement les visiteurs vers une plateforme d'observation où nous nous sommes tous retrouvés avec sous les yeux ces gigantesques avions, car, ce n'était pas un, mais trois avions, entièrement assemblés, que nous surplombions dans ces immenses ateliers où s'affairaient sur chacun d'eux de nombreux ouvriers et techniciens dont la stature comparée aux dimensions de l'objet de leurs activités, permettait de nous en révéler les proportions, car étonnamment en leur absence dans ces bâtiments, les références nous manquaient pour nous en faire une idée !!

Pensez donc, 80 mètres d'envergure, 73 mètres de long, 24 mètres de haut pour la dérive, 550 tonnes au décollage !!



C'est vraiment très impressionnant, impressionnant aussi le fait qu'à l'origine de l'œuvre on trouve les principaux pays d'Europe, qui l'ont conçu et qui en ont réalisé chez eux, les divers éléments acheminés à Toulouse, grâce à une noria maritime, aérienne et terrestre, savamment orchestrée.

Après avoir obtenu les réponses, là encore, aux nombreuses questions posées, nous avons rejoint notre car pour aller visiter le site Clément Ader, à quelques kilomètres de là, au-delà des pistes d'envol, sur la commune de Colomiers.

Dès notre arrivée, c'est toujours à bord de notre car, que cette fois nous avons embarqué une nouvelle hôtesse pour guider notre chauffeur, dans le dédale des voies de circulation, qui permettent l'accès aux différents centres d'activités de ce complexe industriel, et de nous en faire une description détaillée. Il s'étend sur une trentaine d'hectares, nous avons pu voir, les halls d'assemblage des A 320, le centre d'essais en vol, les installations nécessaires au déchargement des Bêlugas, les halls de peinture, celui de pesée, etc, pour arriver, après être passé devant le CONCORDE n° :1 exposé à proximité de l'entrée du site, au hall d'assemblage, des A 330 et A 340 où depuis une plateforme, « Le Belvédère » sur laquelle on accède par un ascenseur, on observe, comme pour l'A 380, comment est réalisé l'assemblage des éléments de ces grands avions intercontinentaux, en particulier, l'outillage entièrement automatisé de jonction des parties de fuselage entre elles et avec la voilure. Dans cet atelier fourmillaient également de nombreux compagnons afférés autour de ces belles machines volantes en cours de finition.

C'est finalement après une journée bien remplie que nous avons retrouvé notre Hôtel, juste le temps de nous préparer à dîner au fil de l'eau, sur la Garonne à bord d'une péniche amarrée face au quai Saint Pierre, centre historique de la ville rose.

La visite du journal « la Dépêche du Midi », en soirée du 22 octobre 2004, sera présentée dans notre prochain Bulletin d'octobre N°30

Samedi 23 - Banquet A.P.CO.S

...dans LAURAGAIS au **château de GARREVAQUES** sous la vigilance de Michel Rétif.



LE LAURAGAIS au sud-ouest de Toulouse, célèbre PAYS de COCAGNE, terre de collines à perte de vue, un vent terrible y souffle, très sec, c'est « l'AUTAN », venant de la montagne noire qui, et bien dessiné, tout en couleurs, temps doux ce jour là, l' l'AUTAN faisait la sieste !

Passé REVEL, bastide ancienne de 1342 où VINCENT AURIOL, Président de la République de, 1947 à 1954, naquit, nous arrivons enfin de matinée au château de GARREVAQUES datant du XVe siècle, remanié au XVIIIe.

Marie-Christine et Claude COMBES descendant du Comte Félix de GINESTRE, 16e génération, habitant la demeure familiale reçoivent les visiteurs comme des amis.

Une carrière de 30 ans à Air France comme Navigants leur a donné un professionnalisme très efficace, mais aussi très chaleureux.

Reçu dans l'orangerie nous étions 143 pour déguster le repas

qui nous attendait.

Michel Rétif souhaite la bienvenue et dans une courte allocution après avoir excusé les absents.

Profitant d'un intervalle dans le service, Henri Perrier prit la parole, pour évoquer la mémoire de Gilbert Cormery récemment décédé et rappeler le rôle déterminant, qu'a été le sien, dans le programme CONCORDE, et nous informer qu'on attend dans un proche avenir, le dépôt du rapport des experts juridiques auprès du juge d'instruction en charge de l'enquête, relative à l'accident catastrophique de Gonesse.

Insensiblement, le temps passe vite, trop vite, et déjà alors que nous venons tout juste de prendre notre café, Madeleine Fournier rappelle aux parisiens qu'il est temps pour eux de reprendre la route, pour rejoindre le TGV du retour vers la capitale.....

Retour à Toulouse, gare MONTABIAU vers 16 h 15.

Arrivé Paris gare Montparnasse à 23 h 15.

Voyage agréable, amicale, curieux et studieux...

Tout le monde est revenu érudit comme un journal !!

Geneviève Barbaroux

LA PLACE.. DU CONCORDE par Paul Personne

Monsieur Paul Personne fut l'instituteur, pendant la guerre, de Claude Delorme à Bucey en Othe (Aube). Le contact a été rétabli à l'occasion du tour du monde du 12 octobre 1992. L'événement avait été relaté dans la presse de l'Aube.

Le grand oiseau troublant au bec super-cônique
Attend en majesté, sur l'aire du futur
Bien au-delà du rêve, au-delà du féérique
Pour glisser sous son aile, un océan d'azur !
Sculpté par le stylet « d'aérodynamistes »
Le parfait de sa ligne est à jamais intact,
Mais sa portance faible aimant les longues pistes
Donna pour la critique un fameux point d'impact !
Puissant, mais immobile, on voit son potentiel :
Sa voilure en delta porte ombrage à la piste
En couvant ses gros pneus et ... son désir de ciel ...
Il se concentre en lui sur son espoir d'artiste :
Ah ! voir se recoucher le soleil à l'Orient,
Se draper dans le flou des aubes boréales,
Vaincre le mur du son, tout comme en se riant
Et se gaver du ciel aux orbes idéales !
Dans un tonnerre igné, les réacteurs s'allument,
Le bel oiseau se cabre et relève le nez ...
Mieux qu'un fier étalon, mieux qu'un pur-sang qui fume
Il s'arrache au commun du toujours piétiné !
Tel un grand Dieu régissant sur la foi des voyages
Il verra se bleuir l'ocre du Sahara,
S'éponger l'océan du coton des nuages,
S'iriser l'iceberg dans le flou de l'aura !
Mais son heure est bien courte et l'étape est bien proche,
Il faut couper les gaz, et bientôt atterrir ...
Sur le mur aérien, son triangle ricoche ...
Pour lui, venir au sol, ... c'est presque ... un peu mourir !
Il pond son train de pneus, sous l'aire de suspente
Comme un cheval rétif, s'arc-boutant à ses fers
Il se lève en dressant le nez contre la pente
Et met un diapason à ses orgues d'enfer !
Quand enfin, il aborde au vieux « plancher des vaches »
Le grand faucon « Gaullien » baisse un peu son grand nez ...
Dépité, tout penaud, ne voulant pas qu'on sache
Qu'il n'est qu'un Roi sans peuple, au futur malmené !
Aussi, pourquoi l'avoir baptisé de « Concorde »
Qui n'a jamais régné sur la terre, ici bas,
C'était vouer son coût au garrot de la corde...
Le bourreau d'USA a brûlé son tabac !
Ils sont bien moins que trop, leur nombre est limité.
Les intérêts mondiaux parfois se télescopent -
Concorde n'eut qu'un Ours à l'avoir imité
Mais il avait tiré le mauvais horoscope !
Il est et va rester un phénomène unique ;
A tous, sur la vitesse, il donne la leçon,
Mais il eut contre lui le « bang » supersonique.
Cela fait du fracas, que dépasser le son !
Il aura survolé nos vastes continents,
Du sapin du grand Nord jusqu'au palmier créole ...
Mais il n'a pas brisé son rêve impertinent :
Gicler ... son feu d'enfer, ... à la barbe d'EOLE.

Paul PERSONNE
28 Rue Brocard
10000 Troyes Tel 03 26 76 00 45

1849

Extrait du discours du Congrès de la paix

« **U**n jour viendra où la guerre paraîtra aussi absurde et sera aussi impossible entre Paris et Londres, entre Pétersbourg et Berlin, entre Vienne et Turin, qu'elle serait impossible et qu'elle paraîtrait absurde entre Rouen et Amiens, entre Boston et Philadelphie.

Un jour viendra où vous France, vous Russie, vous Italie, vous Angleterre, vous Allemagne, vous toutes, Nations du continent, sans perdre vos qualités distinctes et votre glorieuse individualité, vous vous fondrez étroitement dans une unité supérieure, et vous constituerez la fraternité européenne, absolument comme la Normandie, la Bretagne, la Bourgogne, la Lorraine, l'Alsace, toutes nos provinces, se sont fondues dans la France.

Un jour viendra où il n'y aura plus d'autres champs de bataille, que les marchés s'ouvrant au commerce et les esprits s'ouvrant aux idées.

Un jour viendra où les boulets et les bombes seront remplacés par les votes, par le suffrage universel des peuples, par le vénérable arbitrage d'un grand sénat souverain qui sera à l'Europe ce que le Parlement est à l'Angleterre, ce que la Diète est à l'Allemagne, ce que l'Assemblée législative est à la France.

Un jour viendra où l'on montrera un canon dans les musées comme on montre aujourd'hui un instrument de torture, en s'étonnant que cela ait pu être !

Un Jour viendra où l'on verra ces deux groupes immenses, les États-Unis d'Amérique, les États-Unis d'Europe se tendre la main par-dessus les mers, échangeant leurs produits, leur commerce, leur industrie, leurs arts, leurs génies. (...) Dans notre vieille Europe, l'Angleterre a fait le premier pas et, par son exemple séculaire, elle a dit aux peuples : Vous êtes libres. La France a fait le second pas, et elle a dit aux peuples : Vous êtes souverains. Maintenant, faisons le troisième pas et ensemble, France, Angleterre, Belgique, Allemagne, Italie, Europe, Amérique, disons aux peuples : "Vous êtes frères !" »

Victor Hugo

**Le dernier vol du FB
Paris CDG Baden Baden
24 juin 2003**

Tout est dans la fin...

La prégnance de ces mots, à double sens, de Gérard de Nerval occupera mon esprit avant et pendant ce dernier vol du FB vers l'Allemagne et l'aéroport de Baden Baden (Baden Air Park).

Il s'agit d'être à la hauteur de l'événement.

C'est la fin pour Concorde.

C'est le dernier vol du FB et pour le Commandant de Bord la fin d'une trop courte carrière sur l'avion mythique. La fin aussi de sa carrière à la Compagnie Air France.

Et tout est dans la manière. Sur ce registre aussi de la pensée Nervalienne, comment être à la hauteur de l'événement ? Comment ajouter la petite touche personnelle alors que le poids du macro système technique et son abondance de consignes restrictives ne laissent plus d'espace à l'expression individuelle ?

Pour avoir fait le dernier atterrissage commercial à CDG le 31 Mai précédent (boucle supersonique, avec ce même FB, vol affrété par Michel Thorigny et Air Loisir Services) et constaté le déplacement d'une foule considérable (les gendarmes ayant dû organiser le stationnement des voitures sur l'autoroute !), je sais que des dizaines de milliers de personnes convergeront vers Baden Baden, dont bon nombre en avions légers et en hélicoptères.

La sécurité est donc, plus que jamais, la première préoccupation.

Nous étudions le dossier de vol avec l'officier pilote, Robert Vacchiani, et les deux officiers mécaniciens, Rémi Pivet et Jean-Pierre Desserprit, et il nous apparaît que si nous ne modifions pas notre trajectoire d'arrivée nous risquons de traverser un espace aérien de classe E avec les risques d'abordage que l'on peut imaginer, de par la présence certaine de nombreux aéronefs d'aviation générale.

Nous déciderons donc de différer quelque peu notre approche intermédiaire et d'arriver à la verticale de Baden Baden à 6000 pieds et, alors seulement, de descendre dans la zone de contrôle d'aérodrome sans traverser l'espace problématique.

Les préparatifs du départ à CDG se font dans l'ambiance des grands événements. En piste, nombre d'acteurs de cette exploitation du Concorde sont là : Mécanos, coordos, équipages... Les mécanos mettront leur paraphe sur le fût de train avant. Les appareils photos mitraillent. Béatrice, au pied de l'avion, me fait un dernier signe complice... En cabine l'équipage commercial s'adonne aux derniers préparatifs. Parmi eux mon ami Gérard Denuit.

Le vol partira complet, avec cent invités de la compagnie, des personnalités (ambassadeurs, directeurs, anciens navigants du Concorde etc) et, parmi les invités internes à l'entreprise, des mécaniciens qui pendant tant d'années ont travaillé dans l'excellence et avec passion sur cet avion atypique.

Et surtout Christiane, veuve du Commandant Marty, nous honorera de sa présence, ce qui sera son premier, et hélas, son dernier vol sur Concorde. Une vieille amitié nous lie et inutile de dire que cela ajoute à la charge affective de mon dernier vol, mon fils Pierre-Louis étant lui aussi présent pour ce dernier décollage.

Nous irons une dernière fois voler à Mach 2 au large de la Bretagne. Il fait beau. Nous virerons cap à l'est, repasserons en vitesse subsonique (Mach 0.95 quand même !) et survolerons entre autres la baie du Mont Saint-Michel, et le château de Versailles.

Lors du survol de la Lorraine la chasse Française viendra rendre les honneurs. J'avais donné mon accord, la veille, et ainsi des photos du FB, en ligne de vol, nez haut et visière rentrée, seront prises lors de l'interception (les chasseurs resteront sagement à l'écart et, de notre poste de pilotage, nous ne les verrons pas).

Hélas le temps est couvert sur la rive droite du Rhin et nous ne découvrirons la piste de Baden Baden que lors de la percée à la verticale de l'aérodrome.

Ce sera pour nous une dernière occasion de montrer l'avion. Je rajouterai ainsi une évolution de trajectoire en faisant un passage en descente, à contre piste, puis un report à la verticale du terrain pour un tour de piste à vue, à main droite, et assez serré car le Rhin et l'espace Français sont proches. Je me « paierai » un « overshoot » de l'axe d'approche finale, ce qui aura au moins l'avantage de faire voir l'avion en virage à grande inclinaison et à grande incidence ! À l'extrémité de la piste, mon ami

Adam Shaw, venu d'Annecy avec son Cap 10, observe en connaisseur. Au cours de l'évolution et en courte finale nous constaterons la présence de dizaines de milliers de spectateurs.

Dernier atterrissage (de bonne facture, ce qui est tant mieux quand il n'y pas de possibilité de rachat !), dernière check-list... Et place à la cérémonie. Après un véritable assaut des media et les interviews d'usage, le transfert officiel de la propriété de l'avion a lieu dans le hangar proche, et dans une atmosphère de kermesse Allemande.

Enfin quelques derniers discours... Le mien, lu en Allemand, traduction par mon ami Georges Hagstotz (CDB 747®) d'un texte que j'avais préparé, me vaut une « standing ovation ». Je vous livre ci-après celui-ci.

Si, « partir, c'est mourir un peu », j'aurai au moins tenté d'y mettre, comme dans l'arène, la manière espagnole du « morir bien ».

Après une courte et tardive visite au musée de Sinsheim, où nous nous installerons, en uniforme, au cockpit du TU 144, pour une dernière photo souvenir de l'équipage technique, nous rejoindrons Strasbourg pour l'hébergement et une soirée d'adieux en équipage et je regagnerai ma résidence en Haute-Savoie par la route, en compagnie de mon épouse et de mon fils.

Je ne parvins pas à ne pas regarder dans le rétroviseur, et plus d'un an après il me reste et me restera durablement une sorte de blessure langoureuse.

Jean-Louis CHATELAIN
Piémont Italien
Novembre 2004



Mesdames, Messieurs,

Permettez-moi de dire quelques mots en Allemand.

Le 13 Avril 1928 les Allemands KOEHL et HÜNEFELD, accompagnés de FITZMAURICE, effectuaient la première traversée de l'atlantique Nord dans le sens Est Ouest.

Ils reliaient l'Irlande au Labrador en 36 Heures de vol sur le Junkers W33 Bremen.

Depuis 25 ans Concorde a régulièrement relié Paris à New York en seulement 3 heures et 25 minutes de vol environ.

Au pays d'Otto Lilienthal, de Manfred Von Richthofen, de Max Immelmann, d'Oswald Boelke, de Hugo Junkers, de Willy Messerschmitt, de Claudius Dornier, du Professeur Focke et de tant d'autres, et aussi au pays associé à la France dans l'entreprise Airbus, Concorde trouvera un repos mérité.

Concorde, avec son aile Delta néogothique, ses commandes de vol électriques, son système de transfert de carburant, ses capacités d'atterrissage tous temps, ses freins au carbone et bien d'autres systèmes d'avant garde était un avion pionnier.

Airbus ne serait pas ce qu'il est sans Concorde.

Aujourd'hui et pour longtemps Concorde sera irremplaçable.

Pour moi, Concorde est le plus bel avion du monde.

C'est avec beaucoup d'émotion que nous avons accueilli à bord Christiane, veuve du Commandant Marty, qui a voyagé aujourd'hui pour la première et, hélas, pour la dernière fois sur Concorde. Nos pensées affectueuses vont vers les passagers et l'équipage de ce vol tragique, victime d'une fatalité extérieure à l'avion.

C'est une fierté et un grand honneur pour moi et mon équipage, au nom de la Compagnie Air France, de piloter le Concorde F-BVFB vers sa destination finale, le musée de Sinsheim.

Je vous remercie.

Jean-Louis CHATELAIN
Commandant du vol AFR4406
du 24 Juin 2003

DU TEMPS DE « CONCORDE »

Extraits de la Revue Aéronautique PIONNIERS N°162 (Les Vieilles Tiges)

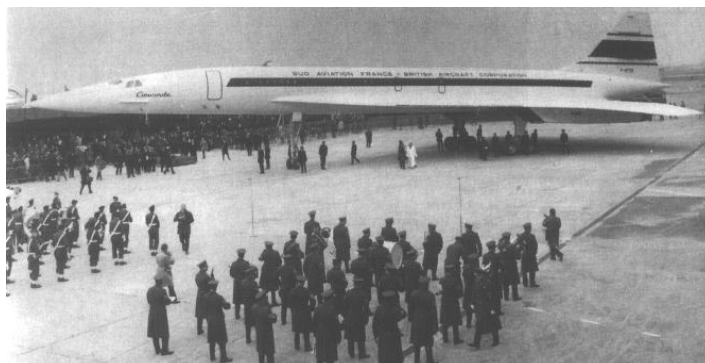
SOUVENIRS et ANECDOTES....

« Dans un précédent numéro de PIONNIERS (N° 158), nous avons publié une évocation chronologique de la fabuleuse histoire de « Concorde », des événements, des faits, des dates, des chiffres... Aujourd'hui, Jacques NOETINGER nous propose quelques anecdotes - pour la plupart vécues - rappelant l'ambiance et certains personnages... Bref un éclairage plus humain d'une grande épopée du XX^e siècle. »

11 décembre 1967

Chargé du service de presse et du bulletin hebdomadaire de l'Union Syndicale des Industries Aéronautiques et Spatiales (aujourd'hui GIFAS), je me suis trouvé, dès le début du programme, en contact direct avec les principaux acteurs, en France, de ce grand défi. Qu'il s'agisse des dirigeants, des ingénieurs puis des équipages d'essais, à tous les échelons, j'ai eu le privilège de partager l'enthousiasme qui, jusqu'à la mise en ligne, régnait à Toulouse comme à Paris.

Aboutissement du travail méthodique des bureaux d'études et des ateliers de fabrication, le premier prototype sortait de son hall d'assemblage le 11 décembre 1967. Il faisait un froid sibérien. Face au hangar, des tribunes couvertes avaient été dressées pour les officiels et la presse. Le personnel de Sud Aviation s'était rassemblé devant le bâtiment. Un tonnerre d'applaudissements accompagna la sortie majestueuse du héros de la fête, remorqué par un tracteur. C'était l'euphorie générale. Les relations, souvent houleuses, entre Français et Britanniques au cours des années de gestation, semblaient oubliées. Du reste, les discours prononcés débordaient d'une courtoisie dont le propos d'Anthony WEGWOOD-BENN, ministre de la technologie, donna un bon exemple en déclarant : « *Concorde* » sera écrit avec un *E*, comme *Excellent*, *Eniry*, *Entente*,



Première sortie publique de « Concorde 001 » à Blagnac,

Europe et... England! »

le 11 décembre 1967

Mais les journalistes n'étaient pas dupes et savaient que, de part et d'autre de la Manche, un subtil zéphyr d'orgueil continuerait à souffler. Ce climat, inévitable pour qui connaît bien les mentalités française et britannique, ne fut pas étranger au retard subi par le premier envol du prototype. Officiellement, il avait été prévu et annoncé pour le 28 février 1968. Comme pour le budget, il y eut décalage...

2 mars 1969

Quatre cents journalistes de la presse internationale, écrite, parlée et télévisée, étaient rassemblés à Toulouse pour le 27 février, veille de la date prévue pour le premier vol. Le vaste hôtel des Comtes de Toulouse (aujourd'hui disparu) avait été transformé en P.C. de Sud Aviation et des journalistes occupaient toutes les chambres. On avait réservé une salle pour les conférences de presse qui devaient se succéder deux fois par jour, en raison des mauvaises conditions atmosphériques obligeant à reporter le vol tant attendu.

Face à l'impatience croissante des représentants des médias, le général Jean CALMEL, directeur des relations extérieures de Sud Aviation, n'eut pas la tâche facile. Cet ancien pilote de bombardiers « Halifax » au sein des Groupes Lourds dans la RAF pendant la guerre, devenu ensuite Major-général de l'Armée de l'air, sut se montrer diplomate et maître de la situation.

Finalement, le 2 mars en fin de matinée, la nouvelle attendue déclencha le branle-bas. Avec tout leur matériel et les précieuses cartes d'accréditations obtenues à l'arrivée, ce fut la ruée vers les autocars prévus pour le transfert vers Blagnac. Là, un imposant praticable avait été monté pour la presse, non loin

de la nouvelle piste 33, construite spécialement pour les essais du supersonique. L'endroit était idéal pour voir, photographier, cinématographier l'événement. Chacun s'y installa dans un esprit « bon enfant » tandis que Jean CALMEL, par l'intermédiaire d'une sonorisation efficace, diffusait le point des préparatifs du vol, car l'appareil était mis en œuvre au sud de l'aérodrome.

On discutait, on échangeait ses impressions dans une ambiance cosmopolite. Le plafond encore bas pour un premier vol et un vent de 10 nœuds soufflant de l'est, alimentaient commentaires et supputations. Vers 15 heures, l'équipage annonça la mise en route imminente des réacteurs.

Environ une demi-heure plus tard, le « Concorde 001 », majestueusement et sans hâte, s'approchait du seuil de piste. C'est alors que le silence prit soudainement la place au brouhaha dans l'enceinte de presse, ce silence qui s'impose lors de l'accueil d'« un grand de ce monde », expression d'un sentiment de respect et d'émotion.

Soucieux de ne pas prendre le risque d'un décollage face à la ville, André TURCAT avait décidé de décoller avec vent arrière, un handicap jugé acceptable.

Quand, en bout de piste, les réacteurs se mirent à rugir, chacun retint son souffle, les plus endurcis des journalistes ne cherchant pas à dissimuler leur émotion.

Et le 001 commença à rouler, puis à accélérer dans un bruit d'enfer pour finalement quitter le sol. Il était 15h40. C'est alors que l'émotion contenue de tous les témoins se transforma en une immense clameur et des applaudissements « farouches », du moins pour ceux qui n'avaient pas en mains un micro, un appareil photo ou une caméra...

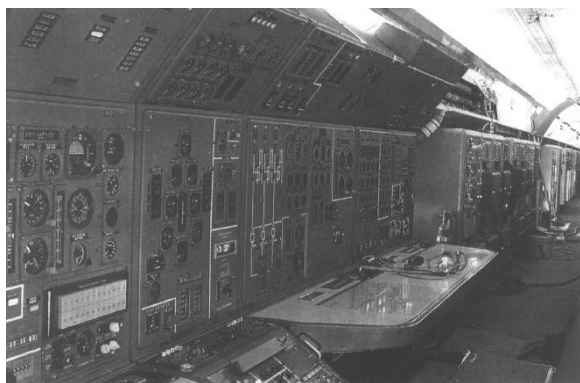
Cette émotion était si forte que de nombreux visages avaient les larmes aux yeux. J'en étais. Non sans avoir filmé l'événement avec mon « Super 8 ». Mais Kodak ne m'a jamais renvoyé la bobine développée. Ce document historique méritait sans doute l'arnaque!

En voyant décoller ce prototype qui avait déjà suscité tant de commentaires, de polémiques mais aussi d'espérance, on ne pouvait s'empêcher de songer aux quatre hommes qui, à bord, assumaient la responsabilité d'entamer une épopée hors des sentiers battus et qui retiendra l'intérêt pendant 35 ans. C'étaient André TURCAT, chef pilote, recordman du monde de vitesse sur 100 km à bord du « Griffon », à 1643 km/h, dix ans plus tôt; Jacques GUIGNARD, auteur à bord du « Trident », d'un tonneau à Mach 1,8 et 18000 m d'altitude; Henri PERRIER, ingénieur navigant et Michel RÉTIF, chef mécanicien, vieux routier des essais. TURCAT leur rendra un singulier hommage en déclarant : « Tous deux connaissent tous les composants et secrets de « Concorde » mieux que personne ».

Le prototype, auquel il a fallu 25 secondes pour quitter le sol après 1400 m de roulement, prend sagement son altitude, droit devant lui. Il laisse derrière lui une longue traînée de fumée sale émanant de ses réacteurs (non encore guéris de ce défaut). Il monte à 4000 m, accompagné d'un « Meteor » du C.E.V., aux mains de Gilbert DEFER, futur pilote d'essais de « Concorde », ainsi que d'un Morane « Paris » piloté par Jean DABOS. À bord se trouvent Jean-Claude CAILLOU, photographe de Sud Aviation et un cameraman d'Eurovision.

Au poids de 110 tonnes, train sorti et limitant la vitesse à 600 km/h, TURCAT effectue un large circuit qui se prolonge 28 minutes. Il revient ensuite vers la piste par une longue « finale », au cours de laquelle il survole Toulouse en suscitant l'enthousiasme des Toulousains, informés par la radio et la télévision. L'appareil, cabré comme un oiseau de proie, touche le sol à 170 nœuds (314 km/h), avant que se déploie son parachute de freinage.

Les armoires d'enregistrement dans la cabine du « Concorde 001 »



Puis le « Concorde 001 » F-WTSS s'immobilise après 2000m de course, fait demi-tour et, comme à la parade, revient sagement s'immobiliser devant l'aérogare où les officiels français et britanniques ne ménagent pas leurs applaudissements. Pour ce premier exploit, « Concorde » a goulûment dégusté... 11 tonnes de carburant!

Lorsque l'équipage quitte l'appareil, TURCAT est accueilli au bas de la passerelle par Henri ZIEGLER, président et Louis GIUSTA, directeur général de Sud Aviation. Les autres membres de l'équipage les suivent, modestement, jusqu'à l'aérogare. Chacun savoure cette première victoire, taisant les alertes, sans gravité d'ailleurs, décelées au

cours du vol. Congratulations, manifestations de joie créent une ambiance survoltée et euphorique dans le hall de l'aérogare où, sobrement, TURCAT résume ses impressions : « Vous voyez que la machine vole et je peux ajouter qu'elle vole bien! ».

Silencieux et discret, Brian TRUBSHAW, chef pilote d'essais britannique a apprécié. Il peut être optimiste pour le premier vol du 002, qu'il effectuera en Grande Bretagne le 9 avril suivant.

La longue phase des essais méthodiques est alors engagée.

7 mai 1971

Plus de deux ans se sont écoulés depuis le premier vol. Le 001 et le 002 ont été présentés simultanément dans le ciel du Bourget lors du 28e Salon International de l'Aéronautique. Mach 1 a été franchi le 1er octobre 1969, Mach 2 le 4 novembre 1970. Le président ZIEGLER n'hésite pas alors à proposer à Georges POMPIDOU, Président de la République, d'être le premier chef d'état au monde à voler à Mach 2. Un témoignage particulièrement spectaculaire de confiance dans le programme.

Le 7 mai 1971, en grand appareil, après avoir passé en revue un détachement militaire, le Président POMPIDOU embarque au Bourget, à bord du F-WTSS dont le fuselage est encombré de 14 tonnes d'équipements d'essais, dont 36 armoires et tables de travail. Quatre sièges, deux par deux, le long du flanc droit du fuselage, à l'arrière de la cabine, s'offrent à Georges POMPIDOU et Henri ZIEGLER. Le lieutenant-colonel AUBRY, aide de camp du Président, est assis derrière eux. Le vol va durer 1 h 07, avec une large incursion supersonique jusqu'à Mach 2, au-dessus de l'Atlantique. Au cours de ce périple, l'équipage TURCAT, DEFER, PERRIER, RÉTIF, GUYONNET et BESLON, accueille son hôte à l'avant de l'appareil. Henri ZIEGLER offre au Président un album souvenir unique, relié plein cuir, gravé au fer à dorer, contenant une magnifique peinture originale de Paul ENGELLÉ, représentant « Concorde » en vol. Sur le parking des essais en vol, des enceintes ont été prévues pour les différentes catégories d'invités venues accueillir le chef de l'État. L'une d'elles est réservée à la presse. Je m'y trouve.

Soudain, un personnage, indifférent au service d'ordre qui n'ose intervenir, se dirige d'un pas assuré en direction de la piste. Il s'agit de Lucien SERVANTY! En passant devant l'enceinte de presse, il m'aperçoit et me fait signe de le joindre. Depuis bien des années, mon épouse et moi-même sommes amis avec le couple SERVANTY. Ce geste me surprend donc qu'à moitié et je le rejoins sans que les préposés à la sécurité réagissent.

SERVANTY, tout en continuant sa marche d'un pas ferme, m'explique que, de là où il était placé, il ne pouvait pas voir l'entrée de piste où le « Concorde » présidentiel doit se poser. Et il tenait à observer cet atterrissage.

Lucien SERVANTY (62 ans à l'époque), ingénieur aux conceptions d'avant-garde, père du « Triton », premier avion à réaction français, puis de l'« Espadon », du « Trident » et de « Concorde », avait jadis participé à des vols d'essais avec Daniel RASTEL mais, plus tard, pour des raisons physiologiques, il était devenu allergique au vol. Il ne montait plus dans un avion depuis des années. Jamais il ne devait participer à un vol à bord de « Concorde » et, lorsqu'un de ses proches utilisait le transport aérien, il ne pouvait maîtriser son inquiétude. C'est ce sentiment qui explique son besoin, ce jour-là, de voir en direct l'atterrissage du supersonique. Il voulait avoir la certitude que tout s'était bien passé...

Le temps que le F-WTSS rejoigne sans hâte le parking pour s'immobiliser devant le 002 venu spécialement à Toulouse pour la circonstance, nous étions revenus au cœur du comité d'accueil. SERVANTY, indifférent aux honneurs comme au protocole, se perdit dans la foule tandis que le Président POMPIDOU quittait « Concorde » dans un concert d'applaudissements.

23 juillet 1971

Les essais et démonstrations, selon un calendrier méthodiquement respecté au cours des essais, avaient prouvé la fiabilité du prototype. Sa présence au Salon du Bourget en juin 1969, son vol jusqu'à Dakar avec des journalistes en mai 1971, peu après l'hommage du Président POMPIDOU, ses huit vols au Salon de 1971, avaient marqué les 168 sorties déjà accumulées par le 001.

Au titre de mes fonctions à l'USIAS, j'ai le privilège d'être à bord, le 23 juillet 1971, pour le 169e vol. Il s'agit d'un vol d'information et de prise en main par une mission de cinq membres de la Lufthansa, le pilote ANDRES occupant la place gauche. L'équipage de l'Aérospatiale est composé de Jean FRANCHI, commandant de bord, Claude DURAND ingénieur navigant, Michel RÉTIF chef mécanicien navigant, Jean-Pierre FLAMANT mécanicien navigant et Hubert GUYONNET navigateur.

Dans la cabine, toujours encombrée d'équipements d'essais, quatre fauteuils ont été prévus. Avec ces 10 tonnes d'armoires d'enregistrements, de consoles et de tables de travail, et douze personnes à bord, la charge marchande correspond à 130 passagers. Les 16 réservoirs ayant reçu 57500 kg de carburant, le poids total de l'appareil atteint 146100 kg, alors que l'avion de série est prévu

pour décoller à 185 tonnes.

À bord, le niveau de bruit, assez élevé provient des centrales générant la puissance nécessaire aux équipements d'essais mais aussi de l'insonorisation provisoirement insuffisante du système de pressurisation.

C'est au point que le bruit des réacteurs semble négligeable!

Je suis frappé, lors du roulement, de constater que le fuselage, long et étroit, n'est pas rigide. Il est affecté d'un lent mouvement sinusoïdal évoquant celui du corps d'un reptile. Cette particularité ne sera plus perceptible sur l'avion de série, des cloisonnements, à l'avant et à l'arrière de la cabine, coupant la vue. D'autre part, le fuselage n'est pas horizontal mais cabré à +2,5°, ce qui explique que l'angle de montée adopté au décollage n'est pas supérieur à celui d'un quadriréacteur commercial classique.

Un instant après le lâcher des freins, pleins gaz et allumage automatique des réchauffes, après qu'une centaine de mètres a été parcourue. La puissance ressentie est impressionnante; elle vous plaque au dossier du fauteuil. En 42 secondes, nous avons atteint 200 nœuds (360 km/h).

« Concorde » quitte alors la piste sous un angle de 9°, puis se cabre à 12°, la vitesse progressant à 210 nœuds (380 km/h). Après la rentrée du train en 14 secondes, la montée peut alors commencer, à 400 nœuds, sous un angle de 5°, pointe avant relevée.

Douze minutes après le décollage, nous sommes à 9000 m et passons Mach 1, comme en témoigne le machmètre, et sans autre sensation. Nous débouchons au-dessus de la couverture nuageuse, le ciel est limpide, plus la moindre vibration. C'est presque le silence... Le rêve!

Michel RÉTIF, « le grand prêtre de la mécanique », nous informe que nous sommes autorisés à quitter nos sièges. J'en profite pour observer le travail des expérimentateurs qui suivent et notent les paramètres du vol, pendant que nous montons toujours en effectuant le tour du bassin méditerranéen.

Nous passons Mach 2, 32 minutes après le décollage, à 51 000 pieds (15500 m), la vitesse propre étant de 2130 km/h. Quant à la température extérieure de la structure, elle s'affiche à +108°, dans une ambiance pourtant plus que sibérienne à cette altitude.

Dans ces conditions, le pilote allemand analyse, pendant un moment, le comportement de l'appareil dans une série de virages et d'évolutions à Mach 2.02. Même en virage à forte inclinaison, le prototype semble souple et docile.

Il est bientôt temps de commencer la descente, après 42 minutes en supersonique, toujours en enchaînant des évolutions. En passant 39000 pieds (12000 m), la température extérieure est encore de -28° et le machmètre indique 0.93.

Nouvel exercice à 20000 pieds (7000 m) : pendant 20 secondes, les réacteurs internes sont mis en « reverse » au ralenti, alors que la vitesse est de 325 nœuds (585 km/h). Plusieurs pilotes s'accorderont sur la définition de cette manœuvre comme « la meilleure efficacité de tout système d'aérofreins, sans couple de tangage associé...Il augmente le taux de descente qui est multiplié par 2,5 ». Sous la couche, l'air instable nous donne l'impression d'être à bord d'un ancien wagon de chemin de fer, tandis que nous effectuons une approche ILS, pointe avant baissée à 15°. Le train est descendu à 220 nœuds (400 km/h).

Première remise de gaz à une vingtaine de mètres d'altitude. Suivront sept autres approches et remises de gaz, comprenant la rentrée du train et le relevé de la pointe avant à -5°, sans jamais utiliser la réchauffe, la vitesse se situant autour de 220 nœuds (400 km/h). Je reste étonné par les inclinaisons prononcées permettant des tours de piste relativement serrés.

Les dernières approches se font avec un contact sol, puissance réduite à fond et décollage sans réchauffe. Finalement, ce vol de 2 h 10, s'achève par un ultime atterrissage, le contact du train principal avec le sol se faisant à 150 nœuds (270 km/h) et celui de la roue avant vers 100/110 nœuds (180/200 km/h), après une présentation très cabrée.

Ainsi s'achève ma première expérience de passager en « Concorde ».

J'aurai la chance d'en « savourer » plusieurs autres.

1975 : l'équipage du 03 au cours d'un vol d'endurance (Photo M. ISAAC)

De Gauche à droite :

A.Turcat J.Mims R.Duguet F.Andréani

La suite de ces récits se poursuivra avec le bulletin Mach 2.02 N°30 d'octobre 2005





- Activités Commission Conf-Expo -

Depuis le dernier bulletin "Mach 2.02" nous ne sommes guère sortis du local de l'A.P.CO.S de Paray Vieille Poste. Aucune manifestation extérieure à signaler. Ceci ne veut pas dire que nous nous sommes tournés les pouces. Notre tâche principale a été de rechercher un fonctionnement efficace pour que notre Commission ait toutes les chances d'atteindre les objectifs qu'elle vous avait présentés lors du bulletin n°28.

Aujourd'hui la Commission est composée de cinq groupes. A chaque groupe est assigné un animateur dont les rôles sont :

- Accueillir et aider tous les membres de l'association qui souhaitent participer aux activités du groupe.
- Organiser des séances de travail et la recherche d'informations.
- Présenter à la commission Conf-Expo une synthèse des travaux accomplis et projetés.

Groupe Conférences : Gérard DUVAL duvalge@wanadoo.fr

Groupe Expositions : Alain PICCININI apiccinini@hotmail.fr

Groupe Site Internet : Pierre GRANGE PiGrange@aol.com

Groupe Médiathèque : Yannick PLUCHON et Hubert MICHAUT yanpluchon@aol.com; hubert.michaut@wanadoo.fr

Groupe Témoignages : Philippe DUBOURG dubourgp@wanadoo.fr

Nous souhaiterions en 2006, année du trentième anniversaire de la mise en ligne de Concorde, organiser des manifestations pour marquer cet événement. Cependant nous ne sommes pas encore en mesure de présenter des conférences et des expositions de qualité à un large public bien que l'association dispose à travers ses membres d'une énorme richesse de connaissances et de savoir-faire. La difficulté est de réunir ce capital surtout quand nous ne sommes à peine une dizaine d'actifs dans la Commission.

Si vous avez une expérience (même petite) sur des logiciels de montage vidéo (ex : Pinnacle), de présentation (ex : power point), de rédaction (word), de classement (excel), vous pouvez nous aider à répertorier, classer et numériser un ensemble de documents (livres, articles, photos, vidéos, diapos..) qui nous ont été confiés. Vous pouvez aussi participer à la conception de panneaux d'exposition ou au montage de conférences informatisées ou à la rédaction d'articles pour notre site Internet. Nous avons également besoin de volontaires pour préparer les pièces Concorde stockées actuellement à la S.N.E.C.M.A. de Melun Villaroche et que nous envisageons d'exposer prochainement (nettoyage, étude de la présentation, sécurisation contre les accidents et le vol, transport....).

D'autre part, nous avons la vive intention de ne pas cantonner notre Commission à une congrégation d'anciens navigants d'Air France. Nous aimerions réanimer ce formidable enthousiasme qu'avait soulevé le défi Concorde chez de nombreux professionnels. Pour ce faire, nous avons décidé de sortir de notre local pour aller à la rencontre de ses acteurs.

La première rencontre aura lieu au Campanile de Blagnac le 17 mars prochain où nous irons présenter les différents projets de notre commission à différents professionnels Concorde ayant participé à la conception, à la production ou aux essais de l'avion. Nous profiterons de cette occasion pour étudier comment établir une liaison efficace entre ceux qui ont conçu et exploité le premier supersonique civil.

La deuxième rencontre est fixée pour le 20 avril au Musée de la S.N.E.C.M.A. à Melun Villaroche avec des professionnels de l'Olympus afin de les convier à participer à la réalisation d'une conférence sur l'Olympus et sur la réalisation de kakémonos sur la propulsion du Concorde.

Pour finir, parlons investissements. Comme nous n'avons pas eu besoin des fonds de la commission pour subvenir à la soirée du 09 novembre 2004, nous avons pu créer un deuxième poste informatique et nous équiper d'une télévision, de 2 lecteurs-graveurs DVD, d'un scanner diapos et d'un logiciel flight simulateur Concorde qui devrait nous servir à réaliser des scénarios pour les besoins des conférences et des expositions.

L'équipe de la commission Conf-Expo

Groupe “Conférence”

Ces derniers mois, nous avons surtout essayé de nous familiariser avec un logiciel flight simulateur Concorde afin de réaliser un ensemble de scénarii que nous pourrions intégrer dans la présentation de nos conférences. Nos objectifs prioritaires sont de continuer à améliorer la conférence sur un vol Paris / New-York présentée sous un format power point et de créer un DVD sur lequel le conférencier pourra avoir directement accès par une page “MENU” à des séquences vidéo différentes (fabrication, entretien, cockpit, décollage, service passagers, atterrissages...).

Gérard DUVAL duvalge@wanadoo.fr

Groupe “Exposition”

Le groupe a décidé de travailler sur le thème : « transporter 10 tonnes à Mach 2 .0 sur Paris New York ».

Un découpage en 6 thèmes (le domaine de vol – la propulsion – la maîtrise de la température – l’optimisation de la charge – la compatibilité avec le trafic et les installations aéroportuaires – le confort du passager) et sous-thèmes a été effectué.

Jusqu’à présent, l’objectif était d’obtenir un texte court et une base de documentation sur chaque sujet. Suite à notre dernière réunion du 23 février, il a été décidé que chacun des membres du groupe remettrait son travail en l’état .

A partir de la prochaine réunion du groupe expo, nous validerons en commun le travail effectué, afin de lui donner un label « APCOS ». Notre nouvel objectif sera désormais de s’assurer que nos informations sont fiables et de les traduire en un vocabulaire accessible à tous.

L’exercice n’est pas si simple puisque le groupe «expo » n’est actuellement composé que d’anciens PNT Concorde qui communiquent dans un sabir d’initiés.

Alain PICCININI apiccinini@hotmail.fr

Groupe “Internet”

Lors de sa réunion du 26 octobre, le CA de l’APCOS a décidé de la création d’un site internet. Cette mission a été confiée à la commission conf/expo.

Notre association regroupe les hommes et les femmes qui ont conçu, entretenu, et opéré l’avion. Son site Internet a donc vocation à devenir le site de référence du Concorde et de ceux qui l’ont servi.

Un comité de suivi est en cours de création. S’il y a des candidats qui désirent en faire partie, c’est le moment de se faire connaître. Ce comité devra valider toute évolution du site.

La création proprement dite est assurée par un membre associé, Pierre Granger, un presque homonyme, qui a déjà 3 sites à son actif et qui a accepté de créer, bénévolement le site A.P.CO.S.

Le premier objectif est de favoriser la communication entre adhérents et une diffusion rapide des informations touchant la communauté des anciens du supersonique. A titre d’exemple, dans la partie réservée aux adhérents, figure un annuaire avec « trombinoscope ». Ceci doit nous permettre de retrouver un visage ou un nom et ensuite si nous le souhaitons entrer en contact, éventuellement via l’adresse Internet de l’apcos. A ce sujet, nous vous engageons à tous figurer dans cet annuaire, et pour cela, vous avez deux solutions :

1 – Vous avez une éventualité de vous connecter sur Internet.

Vous envoyez un courrier électronique à PiGrange@aol.com dans lequel vous insérez une photo de vous (la taille n’a pas trop d’importance) avec les renseignements suivants en lettres d’imprimerie : Nom - Prénom – Les années et la profession exercée en rapport avec Concorde et quelques éléments de votre carrière (160 caractères maximum) – votre adresse électronique (*) – et enfin vous tapez « *j’accepte de figurer dans l’annuaire des adhérents de l’A.P.CO.S. et je joins une photo* ». Le tout, suivi d’une signature ou de votre prénom et nom soulignés. Si vous souhaitez rejoindre un ou plusieurs groupe de la commission “conf-expo”, vous pouvez profiter de cette occasion pour nous transmettre vos intentions.

2 – Vous n’avez pas de possibilité de vous connecter sur Internet.

Vous mettez votre photo dans une enveloppe accompagnée d’un petit mot dans lequel vous inscrivez les mêmes renseignements demandés aux internautes. N’oubliez pas de signer votre autorisation de figurer dans l’annuaire des adhérents de l’A.P.CO.S.. Le tout, vous l’envoyez au siège de l’A.P.CO.S : M. Gilbert BARBAROUX - 25/27 Bd Arago – 75013 PARIS.

Cet annuaire ne présente aujourd’hui que quelques visages mais il se complètera au fur et à mesure de votre engagement. Il a vocation à recenser tous les adhérents, y compris ceux qui ne sont pas reliés à Internet.

Cette utilisation par l'A.P.CO.S de l'Internet, ne remet pas en cause la publication de la revue Mach 2.02 qui doit se poursuivre, ne serait ce que vis à vis des adhérents non connectés à l'internet. L'ouverture du site se fera en deux temps. Le 19 avril, jour de l'assemblée générale ordinaire de l'A.P.CO.S, le site sera ouvert aux adhérents. Ceci doit nous permettre de le faire évoluer ensuite en temps réel en fonction de vos avis que nous espérons nombreux. L'adresse du site, l'adresse de la messagerie de l'apcos et le code secret adhérent vous seront communiqués au cours de cette réunion. Lorsque la maturité sera jugée atteinte, et nous nous donnons pour cela une année, il sera alors temps de l'ouvrir au public car là est notre deuxième objectif : mieux faire connaître notre association, en ouvrant ce site vers l'extérieur.

En conclusion : « tous à vos claviers !! »

()pour tous ceux qui n'ont pas ou qui ne souhaitent pas donner leur adresse Internet, nous ferons figurer dans l'annuaire, à côté de leur photo, l'adresse de l'apcos qui se chargera de faire les relais.*

Pierre Grange Pigrange@aol.com

Groupe "Témoignages"

L'objectif recherché est de recueillir au maximum des témoignages de personnes qui ont vécu un événement touchant Concorde. Nous éviterons dans la mesure du possible de questionner un interviewé sur des faits dont il a entendu parler. Cette démarche impose une rencontre préalable entre l'intervieweur et l'interviewé.

Aujourd'hui nous disposons dans le groupe de cinq caméscopes, de cinq opérateurs et de quatre intervieweurs.

Pour une interview simple, nous nous déplacerons à deux personnes : un intervieweur et un opérateur.

Pour un débat, l'équipe devra se composer d'un minimum de trois personnes : un animateur ou intervieweur et deux opérateurs, soit un caméscope par protagoniste pour éviter une valse d'images.

Les rushes de chaque intervention seront la propriété de l'A.P.CO.S. Ils seront conservés sur la cassette mini DV d'origine et dupliqués sur un DVD.

Une copie sera transmise à l'interviewé qui en fera la demande.

Nous nous engageons à informer les interviewés dans le cas où l'A.P.CO.S. serait amenée à utiliser des séquences d'interviews.

L'expérience de nos premières interventions demande de notre part d'améliorer nos moyens de prise du son et de perfectionner la lumière. Il faut avouer que les conditions pour filmer dans le hall Concorde du Musée de l'Air et de l'Espace ne sont pas extraordinaires.

Nous ne sommes pas des professionnels de la prise de vue, mais nous essaierons de faire pour le mieux.

Nous invitons tous ceux qui souhaitent nous rencontrer pour témoigner de leur vécu de contacter l'animateur du groupe qui est chargé d'organiser et de planifier les entrevues.

Philippe DUBOURG dubourgp@wanadoo.fr

01.64.98.32.74. ou 06.14.74.26.71.

Groupe Médiathèque

Au fil du temps, la Commission accumule de plus en plus de documents, qui sont de 3 types :

1. Photos, que nous numérisons, quand cela est possible (photos papier ou diapositives), et que nous stockons dans notre ordinateur
2. Vidéos qui sont déjà sur DVD ou VHS que nous mettons également sur DVD en plusieurs exemplaires.
3. Documents papier, sous formes d'images, de livres, etc....

Tout ceci doit nous servir comme source de documentation, pour un travail de recherche et comme moyens d'animation de nos futures Expositions et/ou Conférences.

Les sources d'approvisionnements sont très diverses.

Nous vous sollicitons, et vous remercions à l'avance, pour tout ce que vous pourriez nous fournir dans ce sens. Ceci pourrait être sous la forme d'une simple copie, que nous ferions, d'un document quelconque en rapport avec Concorde.

Ne pas hésitez à nous contacter.

A bientôt Yannick PLUCHON et Hubert MICHAUT

yanpluchon@aol.com ; hubert.michaut@wanadoo.fr

UN VOL SANS HISTOIRES
OU CONCORDE 001 VU DU SIÈGE COPILOTE

AVANT

DIS-MOI GILBERT IL EST BON C'T'AVION?

G. BARBAROUX
CHIEF ENGINIER
CONCORDE

G. JACOB
CHIEF CAPT.
CONCORDE

BIEN ECOUTE, ILS ONT CHANGE LE PINO MAIS IL N'EST PAS SÛR QUE SA FONCTIONNE A JFK ; LA SOURCE N°2 ET LE RADAR N°2 ONT ÉTÉ CHANGÉS QUAND J'ENCLENCHE LE PITCH AUTO STAB N°2 LE ROLL AUTO STAB 2 SAUTE ET VICE VERSA J'AI TROUVÉ LA FENÊTRE COPILOTE COUVERTE ET COMME IL A PLUS TRÈS FIET TOUT EST TREMPÉ IL YA DE L'UMIDITÉ DANS LES CIRCUITS ET DELA BUÉE À L'INTÉRIEUR DE TON MANOMÈTRE ET ANÉROMÈTRE

Stan!

PENDANT

LES BOIS DE LA VIEILLE

100%

RADAR

AUTO STAB

ANÉROMÈTRE

MACH

APRES

PPFF ! MAIS J'AI MOUILLÉ LA CHEMISE MOI !!!

SALUT GILBERT IL EST BON TON AVION?

MECANICIEN SOL
JFK

IL EST BON SAUF QU'ON N'A PAS PU PASSER LA REVERBE N°1 ET QUE L'AUTO STAB N°1 NE S'ENCLENCHE PLUS. PAR CONTRE LE N°2 MARCHE BIEN MANTENANT QUA UN DRAPEN SUR LE RUI VOR 1. ILYA TOUJOURS DE LA BUÉE SUR LE MACH ET L'ANÉROMÈTRE N°1 AMBIE BUÉE SUR LE RADAR N°2 ÇA A PAS LE COUSIN COPILOTE À RIENNER

LA ROUTINE QUOI !

Fait à New-York le 06 Août 1985
Pierre Gauzy

Le 09 Novembre 2004 19 H00...

Dans le Hall Concorde, au Musée de l'air et de l'Espace du Bourget

Rassemblement de la Famille Concorde sous le Proto. 001 et le SD.

Durant l'année 2004, sous l'impulsion de la Commission Conf-Expo. , il a été mis en place le début d'un partenariat entre l'A.P.CO.S et le M.A.E (Musée de l'air et de l'Espace).

Entre autre, la mise à disposition gratuite, en dehors des heures d'ouverture au public, du Hall Concorde pour une manifestation de notre choix.

A l'initiative de Philippe Dubourg et de Yannick Pluchon, et après concertation avec le Bureau de l'A.P.CO.S, tous les anciens (essais, ligne, maintenance etc....) qui ont pu être contactés l'ont été.

Finalement fin septembre, environ 250 convives pouvaient être rassemblées pour cette soirée du 09 Novembre (jour retenue dès le mois de juillet).

A partir de cette date, nos amis Philippe et Yannick, avec en particulier, l'aide des membres de la Commission Conf-Expo et de la logistique A.P.CO.S, ont eu « du pain sur la planche » !

En dehors du lieu, tout était à : organiser, négocier, créer,en à peu près 5 semaines.

Seuls, le Jour J, les moyens de chauffage de l'énorme hall ont été défaillants. Dommage et excuses à ceux qui ont participé !

Je pense que ce fût une réussite. On parle déjà de la prochaine édition...par exemple :pour le 30^{ème} anniversaire en 2006, du 1^{er} vol commercial !!

Ci-dessous, quelques témoignages :

Hubert Michaut

Chers Amis

Nous nous sommes quittés assez rapidement l'autre soir et je n'ai pu vous exprimer tous mes remerciements pour cette fête qui était magistralement organisée! Je sais par expérience combien les énergies sont difficiles à mobiliser et ce que représente une telle organisation. Néanmoins, tout était parfait et la chaleur de nos retrouvailles a compensé la météo. Encore merci donc et a très bientôt! Amitiés supersoniques.

Patrick

Salut Yannick, Salut Philippe,

C'est à nous de vous remercier d'avoir organisé cette super soirée! Si la température était un peu fraîche (mais vous nous aviez prévenus), tous les cœurs étaient chauds. A très bientôt j'espère.

Michel.

Merci Yannick et Philippe pour l'organisation de cette soirée très réussie... à refaire

Jean-Louis

Merci pour votre formidable organisation. Quel bonheur indescriptible de se retrouver tous comme à la belle époque. Ceci confirme que rien ni personne ne peut mettre fin aux liens qui nous unissent. Nous vous engageons à renouveler cette soirée et à l'institutionnaliser. Nous vous proposons notre aide pour l'organisation de la prochaine.... Encore merci pour votre engagement, votre dynamisme et votre sympathie. Au plaisir de vous revoir prochainement. Au plaisir de se retrouver tous réunis de nouveau et ce le plus vite possible. Amicalement

Emmanuelle & Eric

Bravo pour la soirée très réussie. Très bonnes prestations. Quel plaisir de nous revoir et quelle émotion d'évoquer l'épopée fabuleuse que nous avons vécue ensemble. Bien cordialement.

Christian et Gabrielle

Bravo à Tous et merci, à transmettre à tous ceux qui vous ont aidé (dont je ne suis pas), pour cette soirée magnifique par l'ambiance visuelle, sonore, amicale et gustative !!! A bientôt.

Daniel.

Je pense que cette photo pourra te faire plaisir .En tout cas toutes mes félicitations pour cette exceptionnelle soirée Concorde sous notre SD. Amicalement.

Doudou.

Un grand MERCI pour le Mardi 09 Novembre 2004 qui nous a permis de passer une bonne soirée " au frais " avec les passionnés du Bel Oiseau Blanc en présence du FBTSD et du prototype. A renouveler en saison intermédiaire (printemps ou fin été ou début automne) .

Bon courage à tous . Amitiés.

Thierry

N'ayant pu te voir avant mon départ du musée, je voulais te dire tout le plaisir que j'ai eu à assister à cette soirée qui fut en tous points une réussite qui restera dans ma mémoire. Dons grand merci à toi et à l'équipe organisatrice!!

Amicalement.

Yves

MENU



Famille Concorde

Hall Concorde

**Musée de l'air et de
l'Espace**

9 novembre 2004

*Tous les mets proposés ont été
servis à bord de Concorde
durant son exploitation*

FOIE GRAS AUX DEUX POIVRES
Confiture d'oignon - fruits secs marinés au
Sauterne

FILET D'AGNEAU SAUCE CHOCOLAT-CAFÉ
Confit bayaldi

Plateau de FROMAGES de France
Avec motte de Beurre d'Échiré

SABAYON CHOCOLAT

CHAMPAGNE
Forest Marié

BORDEAUX ROUGE
Montagne St Emilion
Château Vieille Tour Montagne 2000

CAFÉ





- INFORMATIONS UTILES -



A.P.CO.S.
Gilbert BARBAROUX
25/27 Bd Arago
75013 PARIS
Tél:0145355547
apcos.gb@wanadoo.fr

Cher(e) Ami(e),

Cotisation 2005 = 25 Euros.

Nous demandons à tous les adhérents qui règlent par virement permanent, de bien s'assurer auprès de leur banque, que leur virement pour l'A.P.CO.S, est bien prévu de **25 Euros** et non de 150 francs comme par le passé....

Pour ceux qui règlent par chèque bancaire, veuillez désormais libeller les chèques à l'ordre de l'A.P.CO.S. et les adresser à :

Hubert MICHAUT
18, rue André Le Nôtre
91540 MENNECY

Pour les cotisations 2005 et les suivantes, vous recevrez à nouveau le timbre justifiant du règlement de la cotisation de l'année correspondante. Nous ne pouvons que conseiller, à ceux qui ont choisi le prélèvement automatique, de bien vérifier si celui-ci a eu lieu à la date et à la valeur que vous avez demandée à votre banque.

Merci de nous aider pour améliorer la rentrée des cotisations.

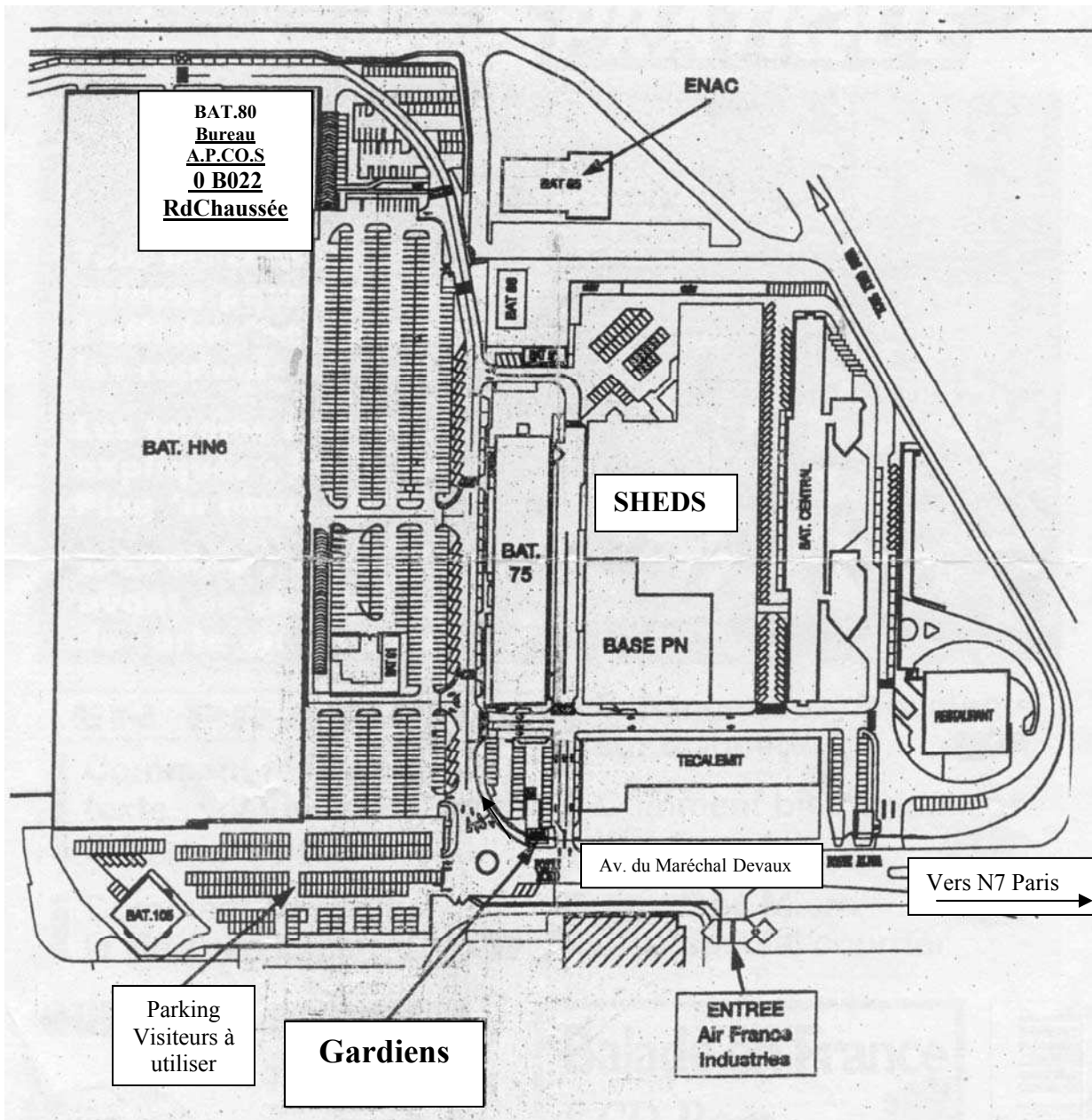
Nous vous rappelons que la cotisation est exigible entre **le 01 janvier et le 31 mars** de l'année et que son versement conditionne sa participation au vote de l'Assemblée Générale .

En espérant vous rencontrer très bientôt, recevez, cher(e) Apcosien ou Apcosienne l'expression de nos sentiments les plus distingués et les plus cordiaux ainsi que nos remerciements.

Pour le bureau
Gilbert Barbaroux

Lieu de réunion

Air France 1, Avenue du Maréchal Devaux Bâtiment 80 Bureau A.P.CO.S 0 B022 R d C
91551 Paray Vieille Poste Téléphone: 01 41 75 22 92



ZONE de PARAY

Ce sont les gardiens qui vous ouvriront la barrière du parking "visiteurs" sur présentation du badge Air FRANCE (pour ceux qui ne l'ont pas, nous contacter au N° de téléphone ci-dessus) et qui, si nécessaire, vous renseigneront

- Informatique – Internet – E-Mail -

Suite à l'essai de correspondance E-Mail dont j'avais fait part dans mon article du Bulletin N°28 environ 60 % d'internautes ont accusé réception. Merci

Des doutes sur les possibilités de contact par la messagerie électronique restent pour 40 %.

Pourquoi autant de personnes n'accusent pas réception comme demandé ? Un petit effort SVP

Pour pouvoir communiquer une information aux adhérents, qui ont une adresse électronique, il faut être sûr que nos échanges marchent bien dans les 2 sens ...

Merci à nouveau de répondre, car nous allons faire un nouvel essai...ce qui nous permettra, entre autre, de vous communiquer une liste à jour des adhérents « branchés ». Elle s'allonge petit à petit. C'est prometteur..

Nous allons avoir, bientôt, une connection Internet du Type ADSL haut débit, dans notre bureau de Paray, donc, l'A.P.CO.S aura une autre adresse électronique.

Tout cela vous sera précisé en temps voulu par une information écrite.

Alors à bientôt sur le Net !

H.Michaut

Sites internet à visiter

Quelques sites **Concorde**:

<http://www.concordesst.com/home.html>

http://www.concorde-jet.com/f_index.php

<http://www.club-concorde.org/>

<http://www.af001.com/>

<http://www.mach2maintenance.com>

Le site de nos amis de la Maintenance à New-York.

Sites aviation:

<http://ajbs.com/master.htm>

<http://www.fraggo.com/fr/aerien/sommaire.php>

<http://perso.club-internet.fr/eisenbei/histoire.htm>

<http://www.revue-icare.com/>

<http://www.airliners.com/>

<http://www.aviation-safety.net/index.shtml>

<http://www.radiocockpit.com/>

<http://dominique.ottello.free.fr/>

<http://le.pointu.free.fr/>

Musée de l'Air et de l'Espace :

<http://www.mae.org/>

Ariane espace:

<http://www.arianespace.com/site/index2.html>

Site Perso. de Jean Louis Châtelain : <http://pro.wanadoo.fr/apremont/>

(Ex-Officier de Sécurité des Vols au Secteur Concorde)

BEA (Bureau d'enquête accidents) : <http://www.bea-fr.org/>

Pour les nouveaux internautes, merci de transmettre votre adresse e-mail à :

apcos.gb@wanadoo.fr

PROGRAMME DES DIFFERENTES MANIFESTATIONS PREVUES EN 2005

2005

04 JANVIER REUNION BUREAU 10H PARAY.
18 JANVIER REUNION BUREAU 10H PARAY.
22 JANVIER REPAS ANNIVERSAIRE A.P.CO.S. (Cercle MILITAIRE à midi)
29 JANVIER VISITE ASSEMBLEE NATIONALE avec Déjeuner 11H20
01 FEVRIER REUNION BUREAU 10H PARAY.
15 FEVRIER CONS.ADM. « Le LUTECE » 10H à L'HOTEL DE VILLE.
22 FEVRIER REUNION BUREAU 10H PARAY
01 MARS REUNION BUREAU 10H PARAY.
15 MARS REUNION BUREAU 10H PARAY.
24 MARS CLUNY ou FAC de MEDECINE déjeuner LUTECE ?
05 AVRIL REUNION BUREAU 10H PARAY.
19 AVRIL ASSEMBLEE GENERALE, Aéroclub de FRANCE 09H30.
26 AVRIL REUNION BUREAU 10H PARAY.
28 AVRIL au 5 MAI VOYAGE sur le DOURO
10 MAI REUNION BUREAU 10H PARAY.
24 MAI REUNION BUREAU 10H PARAY.
02 JUIN CHAMBORD
07 JUIN REUNION BUREAU 10H PARAY.
21 JUIN REUNION BUREAU 10H PARAY.

VACANCES

05 JUILLET REUNION BUREAU 10H PARAY.
02 AOÛT REUNION BUREAU 10H PARAY.
06 SEPTEMBRE REUNION BUREAU 10H PARAY.
20 SEPTEMBRE REUNION BUREAU 10H PARAY.
04 OCTOBRE REUNION BUREAU 10H PARAY.
?? OCTOBRE BORDEAUX
18 OCTOBRE REUNION BUREAU 10H PARAY.
22 OCTOBRE REPAS TOULOUSE GOLF de SEIL
25 OCTOBRE CONS.ADM. « Le LUTECE » 10H à L'HOTEL DE VILLE.
02 NOVEMBRE REUNION BUREAU 10H PARAY.
15 NOVEMBRE REUNION BUREAU 10H PARAY.
06 DECEMBRE REUNION BUREAU 10H PARAY.
20 DECEMBRE REUNION BUREAU 10H PARAY

Nous vous rappelons que nos réunions de bureau ont toujours lieu les 1^{er} et 3^{ème} mardi de chaque mois conformément aux dates ci-dessus et que vous y serez les bienvenus.

SVP auparavant merci de contacter André Roger ou Gilbert Barbaroux sur leur Téléphone personnel, soit dans l'ordre : 01.34.60.45.15 et 01 45 35 55 47

Nous vous informons, que maintenant, à Paray, une permanence, dans notre nouveau bureau, est assurée tous les mercredis de 10h00 à 12h30 et de 14h00 à 16h00 par la Commission « Conf/Expo » qui a beaucoup à faire pour mener à bien tous ses projets.

*Prière de prendre contact avec le bureau A.P.CO.S au 01 41 75 22 92
ou bien avec Philippe Dubourg au 01 64 98 32 74 ou 06 14 74 26 71
ou Hubert Michaut au 01 64 99 75 27*



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

Paris le 01 janvier 2005

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

.....

CREDIT 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

