

N° 30 octobre 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

Siège Social

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

Tél.Paray :01.41.75.22.92 e-mail A.P.CO.S Paray : apcos@free.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	Yannick Pluchon	Michel Rio-Yannick Pluchon-Alain Piccinini	
Jean Pierre Caillaud	Claude Poulain	Gérard Duval-Christian Voog	
Jean Claude Caplot	Henri Ranty	CHARGE DE MISSION	
Bernard Combelles	Michel Rio	L'avenir du Supersonique	
Bernard Lapierre	André Roger	H.Perrier-R.Machavoine	
	Jacques Schwartz	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 Adjoint :	Pierrette Cathala		
	Hubert Michaut		

BUT de L'ASSOCIATION (extrait des statuts) *Grouper 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 de l'Assemblée Générale du 19 avril 2005.	3 à 6
4. VOYAGES ET VISITES:	7 à 22
• Toulouse le 22 octobre 2004 (suite du N°29) Geneviève Barbaroux	
• Visite de l'Assemblée Nationale Geneviève Barbaroux	
• Croisière sur le Douro Ginette et Jean Rousseau	
5. Inauguration d'un Train Principal du FF à Roissy en France	23 à 27
6. Poème : « Gloire à Concorde » Denis Grangier	28
7. Distinction et Nouvelles du F-WTSB Michel Rétif.	29 à 30
8. DU TEMPS DE CONCORDE. Souvenirs et Anecdotes (Suite du N°29)	31 à 36
9. ILS NOUS ONT QUITTES....	37 A 38
10. COMMISSION CONF-EXPO	39 à 40
• Le point : Pierre Grange	
11. INFORMATIONS UTILES.	41 à 44
12. DEMANDE DE VIREMENT PERMANENT.	45 à 46
13. DEMANDE D'ADHESION.	47 à 48

EDITORIAL

Septembre, mois de la rentrée, après les vacances d'été, ne semble pas être significatif pour notre association, qui ne vit pas aux rythmes scolaires.

Pourtant, c'est à cette époque de l'année que nous pensons concrétiser des orientations et contacts élaborés au printemps.

Je pense à notre site Internet, accessible aux membres de l'A.P.CO.S visité de plus en plus, qui s'étoffe de jour en jour, et qui bientôt sera ouvert aux internautes extérieurs à notre association.

Au printemps, nous avons eu un contact avec le nouveau directeur du Musée de l'Air et de l'Espace (M.A.E), notre ami Gérard Feldzer, et nous lui avons fait part de notre intention de coopérer pour animer le hall Concorde, fer de lance du Musée.

L'A.P.CO.S a vocation à devenir le partenaire du M.A.E pour tout ce qui touche Concorde. Des propositions concrètes des membres de la Commission Conf-Expo vont être formulées à Gérard Feldzer.

Il faut que l'A.P.CO.S devienne la référence Concorde, que cet avion aujourd'hui comme hier, soit servi par des professionnels.

En Janvier prochain nous fêterons le trentième anniversaire du premier vol commercial de notre Bel Oiseau. Une manifestation que nous soutiendrons et à laquelle nous apporterons notre savoir faire.

Concorde est toujours vivant et le sera tant que des passionnés comme nous continuerons à transmettre aux jeunes générations les connaissances de cette fabuleuse machine

Philippe Girard

A.P.CO.S

PROCES VERBAL DE L'ASSEMBLEE GENERALE DU 19 AVRIL 2005

==--==

C'est dans la salle du conseil de l'Aéroclub de France que le Président Philippe Girard souhaite la bienvenue et remercie de leur présence les 51 membres de l'A.P.CO.S. Nous avons également le plaisir d'accueillir une épouse.

La séance est ouverte à 10h20.

Avant de passer à l'ordre du jour, Philippe Girard, nous demande d'avoir une pensée pour Georges Barrière qui nous a quitté le 7 mars 2005.

ORDRE DU JOUR

1. Le mot du Président

Il se félicite du dynamisme de notre Association malgré l'arrêt des Concordes.

Les rencontres et voyages ont toujours beaucoup de succès et le repas organisé par Yannick Pluchon et Philippe Dubourg avec le soutien de l'A.P.CO.S, sous les 2 Concordes au Musée du Bourget, a été une belle réussite.

Sous l'impulsion des « jeunes » l'A.P.CO.S s'est doté d'un très beau site Internet et travaillent avec ardeur pour préserver la mémoire de Concorde et ainsi nous la présenter.

Puis il donne la parole au secrétaire.

2. Rapport moral

A ce jour nous comptons 249 adhérents.

Au 1^{er} janvier 2004 nous étions 239.

Courant 2004 : 11 adhésions – 6 démissions – 5 résiliations (cause : 3 années de cotisations impayées).

Du 1^{er} janvier 2005 à ce jour nous avons 12 adhésions et 2 résiliations.

L'activité de l'année écoulée est

- . d'une vingtaine de réunions du Bureau (1^{er} et 3^e mardi du mois).
- . de 2 Conseils d'Administration (comptes rendus dans le dernier bulletin N° 29).
- . d'une cinquantaine de réunions de la Commission Conf/Expo (tous les mercredis).

Les faits marquants

Gilbert Barbaroux, suite à des ennuis de santé, a quitté le poste de secrétaire pour celui de secrétaire adjoint, il reste trésorier. Nous sommes ravis de le retrouver en pleine forme et toujours aussi actif.

Le début de concrétisation de tous les travaux de la dynamique Commission Conf/Expo.

Création d'un site Internet, d'une médiathèque, de conférences, de préparation d'expositions et de recueils de témoignages.

Tout ceci amène à une évolution de l'A.P.CO.S – Association amicale, lieu de rencontres, de voyages, de discussion à laquelle on ajoute aujourd'hui une dimension de mémoire et de patrimoine du Concorde.

Une discussion est en cours sur l'orientation future de l'A.P.CO.S, l'adaptation des statuts, afin de garantir réglementairement la protection du site Internet et des différents travaux de la Commission Conf/Expo.

Des propositions et un questionnement seront faits auprès de tous les adhérents.

3. Rapport financier

La parole est donnée au trésorier.

Vous avez pu lire, dans notre bulletin 29, le compte rendu financier 2004.

Les finances sont saines et confortables, malgré les défaillances ou les erreurs de quelques adhérents.

Toutefois, n'oubliez pas que notre Association ne vit que par notre cotisation, qui est toujours de 25 euros, exigible entre le 1^{er} janvier et le 31 mars de chaque année. Dorénavant les résiliations se feront après **2 années** de cotisations impayées, à compter du 1^{er} janvier 2006.

Budget prévisionnel 2005

Une somme de 1000 euros est allouée à la Commission Conf/Expo.

4. Les Commissions

Commission des activités culturelles

Nous remercions cette commission pour les nombreuses sorties et voyages organisés et nous vous conseillons de lire le programme des différentes manifestations à venir.

Commission des communications et relations extérieures

Mmes Annick Moyal et Martine Taillandier se chargent de trouver un restaurant pour le prochain anniversaire de l'A.P.CO.S.
Cette année le repas sera en soirée.

Commission conférences/expositions

Présentation des différents animateurs :

Groupe conférences : Gérard Duval

Groupe expositions : Alain Piccinini

Groupe médiathèque : Yannick Pluchon et Hubert Michaut

Groupe témoignage : Philippe Dubourg

Ils nous font part de leurs travaux (voir bulletin 29, pages 29, 30 et 31) et cherchent des volontaires pour les aider. Ils rappellent que leur commission se réunit tous les mercredis à Paray.

Le site Internet (pour l'instant, seule la partie réservé adhérents est réalisée)

Venez le consulter : <http://apcos.free.fr>

Mot de passe : *Sera communiqué à l'ensemble des adhérents par courrier postal ou électronique sur demande.*

Afin de compléter notre « trombinoscope » merci de nous envoyer votre photo ainsi que quelques mots sur votre activité Concorde passée.

Nouvelle adresse Courriel à Paray : apcos@free.fr

5. Bulletin 29

Nous avons besoin de vous, n'hésitez pas à nous envoyer vos articles. Tout nous intéresse :

Histoires, contes, poèmes, dessins, souvenirs vécus, photos, etc.

Nous vous rappelons que vous devez nous faire parvenir vos articles avant le **1^{er} septembre** pour le bulletin d'octobre et avant le **1^{er} mars** pour celui d'avril.

Merci à tous de bien vouloir nous aider.

6. Programme des différentes manifestations 2005

Prière de se reporter au Bulletin N° 29 d'avril dernier

7. Renouvellement du tiers sortant du Conseil d'Administration

Nombre de présents : 51

Votants : 133

Nombre de représentés : 68

Claude Poulain et Claude Herpin scrutateurs élus à l'unanimité.

L'AG approuve les comptes 2004 à l'unanimité.

L'AG approuve le budget prévisionnel 2005 à l'unanimité.

Résultats des votes pour le renouvellement du CA :

. Barbaboux Gilbert

. Cathala Pierrette

. Durand Claude

. Girard Philippe

. Meneveux Nicole

. Pluchon Yannick

. Retif Michel

. Rio Michel

. Roger André

ont obtenu 132 voix pour

8. Questions diverses

Le 24 mai 2005 l'A.P.CO.S est invitée par la Mairie de Roissy Ville pour l'inauguration d'un monument du Souvenir. Ce monument a été réalisé avec le train principal du Concorde.

Le Commandant Jacques Schwartz nous rappelle que le premier vol commercialisé sur Concorde fut un vol charter sur Berlin le 17 janvier 1976.

L'ordre du jour étant épuisé, le Président remercie les membres de l'A.P.CO.S et déclare la séance de l'Assemblée Générale close à 12h40.

Puis nous nous sommes dirigés (42) vers le « Sébillon » où nous avons pu apprécier un excellent repas dans une ambiance chaleureuse.

Merci à tous

Le Président
Philippe Girard

Le Secrétaire
André Roger

A Paray.....ça bosse !



René , André



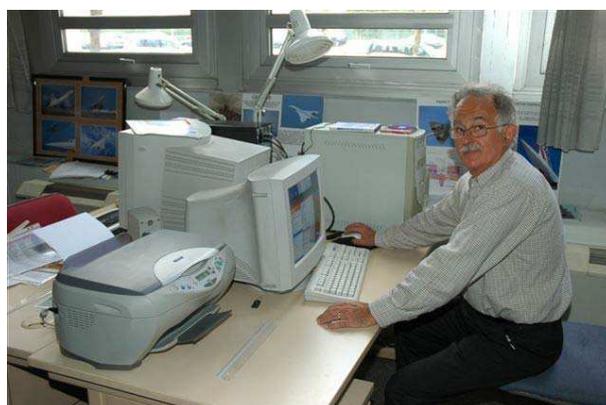
René,Gilbert,Claude, Madeleine

Gilbert,Claude,Madeleine

Claude,Madeleine,Martial,Gabriel,René



Le roi de la souris...Hubert



Suite voyage à TOULOUSE Visite du journal la « Dépêche du Midi » en soirée du 22 octobre 2004

Avant de prendre connaissance des dernières nouvelles de DEMAIN, nous sommes attendus sur une péniche amarrée sur le CANAL du MIDI pour un dîner Toulousain en bonne compagnie puis...

- **NOCTURNE à la DEPECHE du MIDI**

La grande aventure d'un journal : l'HISTOIRE à la UNE.

Suivez le guide ! la visite dure environ deux heures. Nous sommes pris en charge par Sylvie. Nous allons au cœur du journal, là où normalement le public n'est pas admis.



- **LA DEPECHE en 10 ETAPES**

- | | |
|--|--|
| AUDIOVISUEL : | sur l'historique du journal depuis 1870, date de création du journal à ce jour. |
| SALLE de REDACTION : | du recueil de l'information à la mise en page
250 journalistes travaillent pour... |
| FABRICATION du JOURNAL
et DIFFUSION | journal quotidien et hebdomadaire, selon son contenu. Il couvre 10 départements avec des pages communes et régionales.
- 7j/7j – 240.000 ex. environ |
| TIRAGE QUOTIDIEN | Chaque jour.150 pages différentes. |
| ATELIER de PHOTOCOMPOSITION | Le LABORATOIRE des PLAQUES-OFFSET : 600 à 800 plaques chaque nuit. |
| Les ROTATIVES OFFSET : | - capables d'imprimer 45.000 exemplaires à l'heure. Elles datent du milieu du XIXe siècle.
- les rotatives typographiques sont alimentées par du papier en bobine.
- les rotatives à journaux sont très importantes, elles comportent une succession de groupes d'impression recto-verso et de plieuses accolées ; Chaque groupe est constitué de deux éléments comportant chacun un cylindre porte-cliché avec son encrage et un cylindre de pression.
- le ROTATIVISTE actuel est programmé par ordinateur. |
| LES DEROULEURS de BOBINES : | - Où, comment alimenter la rotative sans interruption, les petits chariots se déplacent télécommandés. |

LA CATHEDRALE DE PAPIER : Un stock impressionnant. Chaque bobine pèse 1 tonne.
Le stock se renouvelle au fur et à mesure de l'utilisation quotidienne de façon à ne pas être en « rupture de stock » comme on dit.

LE QUAI des EXPEDITIONS : Les journaux terminés tombent à une heure précise. Comptés, vérifiés, éliminés si nécessaire (ils vont au recyclage du papier).
Impressionnante la vitesse avec laquelle ils défilent dans différents couloirs.

LA SALLE DES EXPEDITIONS : Emballés, ficelés avec leurs étiquettes de destination, notamment les abonnements...
Les camionnettes les attendent, les side-cars, les vélos aussi... pour être au petit matin prêts à être lus. 3 800 points de vente sont livrés.

- 6 heures 1' – VOICI la REVUE DE PRESSE :

A LA UNE AIRBUS : . un nouveau site à COLOMBIERS
. Centre de livraison P. 26
TENDANCE : . Ce soir, on sort en nuisette
. sous-vêtements branchés P. 29

LE FAIT DU JOUR Chez Leclerc, les PRIX vont encore souffrir... PUB
Les pleins pouvoir d'achat...

24 HEURES EN VILLE Il ne faut pas laisser les enfants dans une position
d'enfant roi...
Education

LA VILLE en PARLE Le SUJET qui fâche «chasser les tox...» Climat
et retrouver le sourire. social

C'EST A VENIR Printemps 2006 : nouvelle vitrine d'AIRBUS. P. 26
Dans votre QUARTIER Nos pompiers sont des Athlètes !
- la MAISON de RETRAITE «LE REPOS»
recueille RUMBA un labrador, aussi docile
que joueur...

TOULOUSCOPE - Ce soir, on sort en nuisette, c'est tendance,
la lingerie devient accessoire de mode, on la
sort la nuit et le jour, on la montre un peu,
beaucoup...

RE-TOULOUSCOPE - Tout NOUGARO, son dernier album sort
le 23 novembre. PUB

SPORTS TOULOUSE devra éviter le piège CHAUMONTAIS !
et TOULOUSE B.C. attend le déclic... !
DANS LE DEPARTEMENT Le
consensus malgré tout pour le grand Toulouse
L'EUROPE à fleurets mouchetés...
POLITIQUE

DEPECHE-ANNONCES 6 pages – vous pouvez envoyer les vôtres, elles
seront publiées...

CIRCULEZ MALIN Contournez les travaux, notez les rues barrées –
Les travaux du METRO avancent...

FRANCE E.D.F. – G.D.F. : Hausses, pleins gaz ! ...
GRAND-SUD EOLIENNES comme un vent de fronde...
SPORT EN AVEYRON Les
clignotants sont au VERT, mais il faut rester
prudent...

PLUS LOIN... AUCH Les palombes sont de retour – soyez au rendez-
vous.

RUGBY AGEN chez les PETITS d'Europe...
Son énergie doit exploser !...

SOCIETE Le VRAI poids des EUROS dans la prise de Kilos...

EVENEMENT
Les RENDEZ-VOUS de l'EMPLOI
En CAS D'URGENCE
BONNE JOURNEE
CARNET

RETRAITES... La grande EROSION !
Savoir bien lire entre les lignes...
Liste d'adresses indispensables.
La METEO – Aujourd'hui beau fixe.
AVIS de NAISSANCE : ARIANE, il y a 30 ans.
Le 23 octobre 1974, tu naissais :
JOYEUX ANNIVERSAIRE

PENSONS à la TOUSSAINT

Cela fait un journal quotidien de 46 pages. Ce matin, vers 3 heures, tout était « bouclé », demain, sera un autre jour et commencera une longue journée. Il faut des TITRES accrocheurs pour vendre – beaucoup de concurrence. La part importante de publicité est nécessaire pour diminuer le PRIX de REVIENT, donc le PRIX de VENTE du journal.

MINI-GLOSSAIRE de PRESSE

ACCROCHE	Courte formule, alléchante si possible. Page qui renvoie à un article publié à l'intérieur du journal.
BIFTECK BILLET	En argot des rotativistes : papier journal non- imprimé. Très court article, qui n'est pas souvent doux, mais s'efforce d'être spirituel ou fantaisiste sur un sujet d'actualité, publié en 1 ^{ère} ou dernière page.
BOUILLON	Nombre d'exemplaires invendus. Le journal étant une denrée périssable, le bouillon doit être le plus « maigre » possible...
BREVE	Information réduite à l'essentiel C'est une excellente gymnastique de rédaction, s'il ne faut que 5 lignes et 3 caractères... Cela demande un vocabulaire précis.
BULLETIN	C'est souvent un résumé d'informations ou un « papier » de l'étranger
CHRONIQUE	Rubrique régulière rédigée par un spécialiste, sur l'actualité politique, littéraire ou un journaliste sportif.
LA CHUTE COQUILLE CORRESPONDANTS	Dernière phrase d'un article... Tout un art ! Faute d'impression. Locaux ou à l'étranger – Ils couvrent un événement, une zone d'activité. Exemple : le correspondant de guerre, envoyé spécial sur le théâtre des opérations, agréé par l'autorité militaire.
COURETTE (faire la...)	Expression des photo reporters (souvent des paparazzi). Suivre partout une personnalité qu'elle le veuille ou non.
LA DEPECHE	Information transmise au journal par le téléscripteur d'une agence de presse.
LA DERNIERE EDITION	La plupart des quotidiens tirent plusieurs éditions successives, afin de serrer l'actualité au plus près.
DERNIERE HEURE	Information jugée importante, insérée exceptionnellement après la DEADLINE, ce n'est pas une mince affaire, car il faut arrêter et retarder les rotatives. Lourde responsabilité, compte tenu du caractère absolument impératif des horaires dans le journal.
EDITO	L'Editorial, exposé de l'opinion du journal. Arguments à l'appui sur un important sujet d'actualité. Il est généralement écrit par le REDACTEUR en CHEF.
FREE-LANCE	Journaliste qui n'est attaché à aucun journal, ni aucune agence, qui vend ses reportages ou ses photos. Il doit réussir ce que les autres journalistes n'ont pas fait.

FRIGIDAIRE ou FRIGO	Endroit où l'on place un article tout prêt, dont la parution est différée.
LIGNE (tirée à la ...)	Les meilleurs journalistes s'efforcent d'être brefs, l'expression vient du temps où les journalistes étaient payés... à la ligne d'écriture.
LOCALE	Rédaction responsable des nouvelles de la ville du journal et de ses environs proches – ses rédacteurs sont des LOCALIERS.
MANCHETTE	En 1 ^{ère} page – TITRES en gros caractères.
MAQUETTE	Place d'une page ou de toute la publication avec l'emplacement des titres, des textes, des photos et de la PUB.
Le MARBRE Le MARRONNIER	Tablier d'acier où montent les pages dans leur cadre. Article « bateau » qui revient à une date précise : Exemple : la rentrée des classes, la venue du printemps...
O.J.D.	OFFICE de justification de la diffusion. Organisme qui vérifie le tirage et la diffusion des journaux et établit les moyennes sur la durée d'un an.
L'OURS	Encadré ou colonne qui énumère les principaux responsables d'une publication. Indique les adresses de la Direction de la publicité. Etc...
Les PAPARAZZI LA PIGE	Vous connaissez... Article rédigé par un autre journal que le sien. Autrefois, les journalistes étaient payés à la PIGE.
LA PLANQUE	Aujourd'hui, ce terme qualifie les honoraires d'un journaliste NON SALARIE par le journal – son article est payé «à la ligne ». On dit : « faire LA PIGE ». Attendre le résultat d'une délibération. Par exemple : au SENAT : les photo reporters guettent l'occasion d'une photo « rare ».
PUBLICISTE REDACTION	Journaliste professionnel sans rapport avec la publicité. Ensemble des journalistes d'une publication, d'une radio ou de la télévision.
REDACTEUR en CHEF RELEASE	Supervisé – Rédige les titres importants Date ou heure de la publication, fixée d'un commun accord avec la presse, pour un événement donné. Exemple : le TEXTE du DISCOURS d'un Ministre, de façon à ce que le texte ne soit pas connu, avant que le Ministre ne parle.
ROULER	Quand le journal roule, il est en cours d'impression – Allusion au fonctionnement circulaire des rotatives.
TEMPS	Le pire ennemi des journalistes. Un article qui n'est pas prêt à l'heure prévue, ne paraîtra pas.

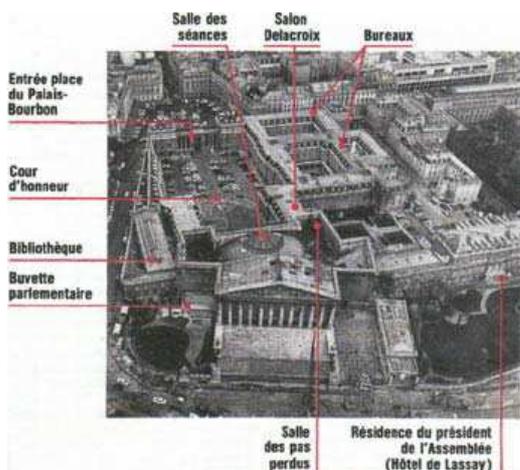
Un journal doit jongler en permanence entre l'actualité la plus récente et les délais obligatoires d'impression et d'acheminement.

Geneviève Barbaroux

Le 29 Janvier 2005 Visite de l'Assemblée Nationale Le Grand Palais des lois

Avec le Sénat, l'Assemblée Nationale est l'une des deux assemblées qui composent le PARLEMENT et qui représente donc, à ce titre, le pouvoir législatif, c'est-à-dire « qui fait les lois »

- **En extérieur** : sur la façade de style antique avec ses colonnes, façade que l'on prend souvent pour l'entrée principale, ce n'est qu'un fronton rajouté, les statues de MINERVE et THEMA dominent celles de premier plan : COLBERT et SULLY.



Nous y étions, 48 APCOSIENS à siéger le samedi 29 janvier 2005 pour une SESSION particulière.

- d'une maison de plaisance de la monarchie, la république en a fait un temple parlementaire, rien ne prédestinait cette auguste demeure du XVIII^e à devenir le siège de l'Assemblée Nationale. La Duchesse Françoise de Bourbon, fille de Louis XIV et de Madame de Montespan avait choisi cet emplacement sur les conseils de son grand ami le COMTE DE LASSEY.

- **De 1722 à 1728**, deux bâtisses sont élevées ensemble : le palais BOURBON et l'hôtel DE LASSAY « le petit BOURBON » devenu à ce jour la résidence du Président de l'assemblée NATIONALE.

- **Le 23 juin 1789**, LOUIS XVI ordonne au Tiers-Etat de se séparer, en réponse, BALLY rétorque que « la Nation-Assemblée ne peut recevoir d'Ordres » et MIRABEAU d'ajouter « nous sommes ici par la volonté du peuple, et n'en sortirons que par la force des baïonnettes ». Louis XVI est contraint de capituler.

- **En 1792**, le palais BOURBON devient maison de la révolution et sert de prison, ensuite, il deviendra ECOLE CENTRALE des TRAVAUX PUBLICS qui accédera à la célébrité sous le label d'ECOLE POLYTECHNIQUE.

- **En 1815**, pendant la restauration, le prince de CONDE, petit-fils de la duchesse rappelle ses droits sur les lieux, il loue l'hémicycle et ses salles afférentes à la nouvelle instance législative baptisée pour la première fois « Chambre des Députés ».

- **De 1789 à nos jours**, 240 personnalités ont tour à tour présidé l'Assemblée Nationale.

- **Mais en 1940**, se déroule ici, l'épisode le plus douloureux de notre Histoire Nationale, une écrasante majorité de Députés votent les pleins pouvoirs au Maréchal Pétain et met fin à la République.

Le Palais Bourbon se remettra encore de ces circonstances dramatiques devenu « ASSEMBLEE NATIONALE » par la constitution de 1946, il survivra à la IV^e et V^e République et connaîtra d'autres visages avec l'évolution de la politique.

- **A l'intérieur :**



De nombreuses salles sont ornées de tableaux et de sculptures, la SALLE des PAS PERDUS, où la Grande Républicaine rend les Honneurs au Président, alors qu'il se rend à l'hémicycle. Une garnison d'une trentaine de Gardes Républicains sont attachés à l'Assemblée Nationale pour maintenir le protocole. La SALLE des QUATRE COLONNES fourmillière des journalistes qui souvent y rencontrent les députés

- Le SALON CASIMIR PERIER (bas-relief de DALOU représentant le SERMENT du JEU de PAUME). Le GRAND SALON est confié au jeune DELACROIX qui réussit si bien ses trompe-l'œil que cette pièce porte son nom : SALON DELACROIX ; il se verra confier la décoration du plafond de la grande bibliothèque et à l'entrée les bustes de VOLTAIRE et DIDEROT.

Serment du jeu de paume, le 20 juin 1789



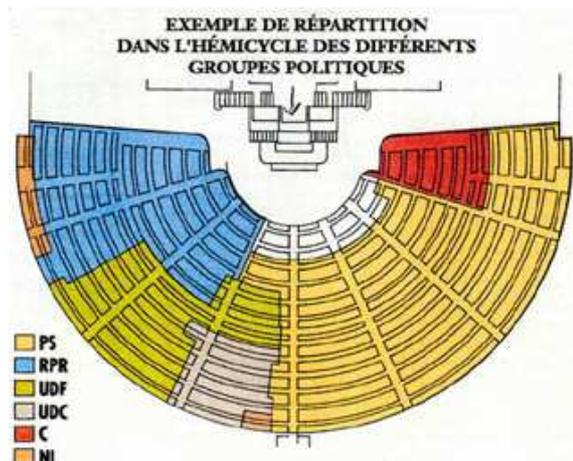
- **SALLE des SEANCES : L'HEMICYCLE :**

Le fauteuil « ailé » et le bureau du Président appelé « le perchoir », en acajou et bronze doré, ainsi que la Tribune ornée d'un bas-relief en marbre composent les seuls éléments de mobilier qui ont traversés l'histoire et parvenir jusqu'à nous.

Le Président dirige les débats face à l'hémicycle où 577 députés ne se sont rassemblés au complet que pendant les grandes occasions.

C'est par rapport à lui, que les travées sont réparties entre les groupes politiques, de sorte que le public des Tribunes ou la Télévision voient « la Gauche » siéger à droite et vice-versa. Le gouvernement est toujours au premier rang où se succèdent les orateurs.

Au cours de l'histoire, de Grands Ténors se sont succédés. La parole est un don, mais c'est l'éloquence qui est une arme et non le talent oratoire.



La Révolution a laissé quelques traces dans ce domaine. Certains ont des formules à l'emporte-pièce, d'autres des mots qui font HACHE...

Jules Ferry, Gambetta, Victor-Hugo, Bailly et Mirabeau, Clémenceau, etc... Séance houleuse à propos de l'Affaire Dreyfus, par exemple et même aujourd'hui, certaines séances du mercredi après-midi font penser à des collégiens qui se chicanent...

- Qu'est-ce qu'un Député ?

Tout français âgé de 23 ans révolus, ayant satisfait aux obligations militaires et lui-même électeur, peut être candidat aux élections législatives. Le tout étant d'être ELU... L'Assemblée Nationale : c'est 577 députés, 555 pour la Métropole et 22 pour l'Outre-Mer, seulement 10 % de femmes. Tous élus d'une circonscription, mais représentant la Nation toute entière.

Le Député travaille de façon « collective » : Personnage clé de la vie politique, il a un statut particulier.

Il dispose d'un bureau, soit au Palais Bourbon, soit dans une des dépendances, notamment au 101, avenue de l'Université, tout proche. Les Députés de province sont logés dans un hôtel voisin, acquis récemment par l'Assemblée Nationale. Ils travaillent normalement, trois jours en début de semaine à l'Assemblée et, le reste du temps dans leur circonscription « sur le terrain » comme ils disent.

Ils sont élus pour la durée de la législature, pour 5 ans, mais elle peut être abrégée, si le Président de la République décide de la dissoudre. Le Président de l'Assemblée est élu pour la même durée et occupe dans l'ordre protocolaire le rang de quatrième personnage de l'Etat (après le Président de la République, le Premier Ministre et le Président du Sénat).

Il exerce une véritable magistrature d'influence, prépare et organise les débats, dirige les délibérations, fait observer le règlement et maintient l'ordre. Il peut être suppléé par l'un des six vice-présidents lorsque les séances ont moins d'importance.

- Le Président de la République ne vient jamais à l'Assemblée Nationale

Les Députés votent les lois d'origine gouvernementale (projet de loi) ou parlementaire (proposition de loi).

L'Assemblée Nationale vote également le budget, appelé « Projet de la loi de FINANCES ».

Les Députés contrôlent l'action du gouvernement en ayant la possibilité, lors des séances de l'Assemblée de questionner le gouvernement, les questions sont écrites ou orales, posées lors d'une séance publique, retranscrites au journal officiel et retransmises à la télévision le mercredi après-midi.

L'Assemblée Nationale peut renverser le gouvernement en votant « une motion de censure » où en refusant la CONFIANCE.

En réalité, le gouvernement dispose de plus de prérogatives que l'Assemblée Nationale, priorité pour inscrire les textes de son choix à l'ordre du jour, recours à la NON-RECEVABILITE, usage du « VOTE bloqué », de plus s'il engage sa responsabilité sur un texte, celui-ci est adopté, en application du fameux 49.3, article couperet de la constitution.

- Procédure de vote :

Normalement à mainlevée et en cas de doute « assis levé » alors, on ne compte pas les voix. C'est ainsi que sont adoptés différents articles d'une loi.

Dans d'autres cas, c'est par procédé électronique, chaque député a devant lui, un clavier comportant trois touches.

P (pour), C (contre) et A (abstention), commandé par une clé de contact. Le résultat est inscrit aussitôt sur écran lumineux.

On vote aussi par bulletin dans l'urne, lors d'une motion de censure par exemple, seules les nominations personnelles donnent lieu au scrutin secret.

- Une ville dans une ville

Le Palais Bourbon ressemble à une vraie ville, avec ses équipements multiples, ses services publics et ses petits commerces.

Derrière ses façades discrètes s'agitent en fait tout un monde. Outre les 577 Députés, 1 250 fonctionnaires divers, 1 600 assistants parlementaires et une centaine d'employés permanents constituent cette nombreuse population.

- L'homme clé : LE QUESTEUR :

Tout dépend du pouvoir du questeur. Dès la création de l'Assemblée Nationale en 1789, il fut décidé que la gestion financière et administrative serait confiée à des Députés élus par leurs pairs, afin de garantir et de préserver l'indépendance matérielle des représentants du peuple.

Ils définissent chaque année les besoins budgétaires de l'Assemblée (travaux, achats de véhicules, de fournitures, d'équipements informatiques ou audiovisuels etc..) de la gestion du personnel et veillent à la sécurité intérieure et extérieure du Palais Bourbon. Ils sont trois à l'Assemblée Nationale et trois au Sénat.

- Une pléiade de petits métiers

L'aspect matériel de la vie quotidienne du Palais Bourbon est sans doute le plus méconnu. Hormis le Salon de coiffure et le bureau de tabac qui sont deux concessions, la salle de sport, le sauna, le mini golf, la buvette, les restaurants, le kiosque à journaux, la poste font appel à des personnels aux statuts divers.

On compte ainsi une quarantaine de « petits métiers » allant du médecin au plombier, en passant par l'électricien, les menuisiers, les peintres, les cuisiniers, le fleuriste, etc... plus le personnel de la maintenance.

Un exemple suffit : on change les nombreux drapeaux... dix-huit fois par an !... Il est impensable que les couleurs nationales soient ternies...

Le sous-sol de l'Assemblée Nationale comporte en plus, les bureaux des Députés et de leurs collaborateurs.

Une USINE, c'est bien l'impression, quand on songe aux :

- 50 tonnes de papier imprimé par année par l'institution,
- 50 000 lettres environ quotidiennes,
- 30 000 lettres reçues et
- 25 000 communications téléphoniques par jour...

Voici en raccourci, un petit aperçu de notre ASSEMBLEE NATIONALE.

Sur place, nous avons déjeuné au restaurant parlementaire, excellent.

Geneviève Barbaroux

Croisière sur le Douro du 28 avril au 5 mai 2005

Le Portugal

10,5 millions d'habitants pour une superficie de 92 080 km², la langue : le portugais,

- le drapeau : fond : 1/3 vert à gauche symbole de l'espoir, 2/3 rouge à droite symbole de la révolution, il date de 1911.

- les 5 blasons reprennent les 5 plaies du Christ et la victoire d'Ourique en 1139 sur les 5 rois Maures.

- Les 7 châteaux symbolisent les conquêtes d'Alphonse Henriques.

- La sphère armillaire figure sur le drapeau depuis 1815 en souvenir de l'emblème personnel du roi Manuel 1^{er}.

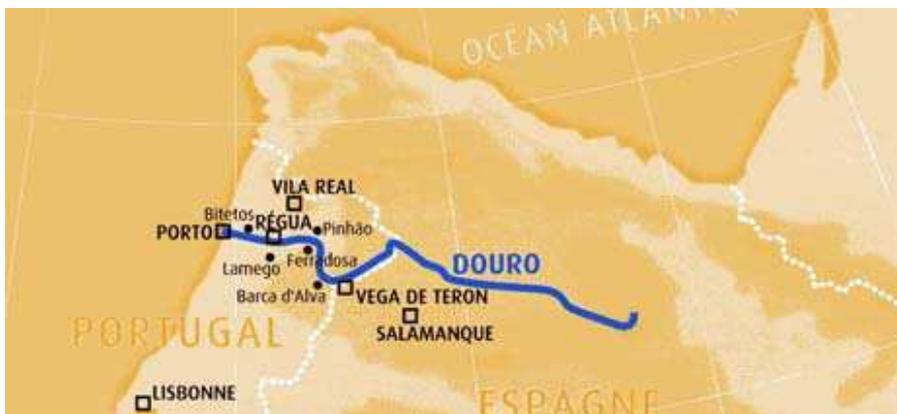
- La monnaie : pas de problème le Portugal a adopté l'euro.

- L'olive, le vin et l'étain constituent les principales ressources.

- Les français, en la personne d'Henri de Bourgogne sont à l'origine du Royaume du Portugal.

- Alphonse VI, roi de León et Castille confie le Comté du Portugal à son gendre Henri de Bourgogne. Alphonse Henriques, fils d'Henri de Bourgogne prend le titre de Roi du Portugal après sa victoire d'Ourique sur les Maures (en 1139) et fait reconnaître le Portugal.

- C'est un petit pays en bordure de l'Océan Atlantique, mais grand par ses navigateurs et ses empires coloniaux (tous perdus maintenant).



➤ Jeudi 28 avril :

Prêts pour le départ : tout le monde est arrivé au rendez-vous fixé à 11 heures ce jeudi 28 avril.

Un A 319 d'AIR FRANCE nous conduira à Porto en 2h10. Quelques gouttes de pluie saluent notre départ de Paris à 12h40.

A PORTO, le soleil brille. Nos animateurs « Mike » et « Dalida » nous attendent.

En préambule une petite visite de Porto : le quartier de Ribeira proche du Douro nous permet d'attendre 17 heures : l'heure à laquelle nous prendrons place sur le bateau « Fernao de Magalhaes » : le Magellan.



Le commandant du bateau, Jean-Marc nous présente l'équipage, le personnel de bord et l'indispensable Ricardo : le commissaire de bord. Tout ce monde (26 personnes de nationalités différentes) pour s'occuper, servir et distraire les 125 passagers du Magellan.

Le bateau de construction récente (2003) mesure 75 m le long, pèse 1 000 tonnes, 3 moteurs de 600 chevaux chacun assurent la propulsion. Il possède 3 ponts : salle à manger, salon bar et poste de pilotage se trouvent à l'avant des 1^{er}, 2^e et 3^e ponts.

Tout le groupe A.P.CO.S. s'installe dans les cabines situées au pont supérieur.

19 heures : nos serveurs nous attendent à la salle de restaurant, spacieuse et accueillante.

Au menu, accras de morue, du canard et une tarte au citron, tout cela avec présentation raffinée de bonne augure.

21h30, un bus nous attend pour nous faire découvrir Porto « by night ». Un petit tour de ville puis nous nous arrêtons à la gare. C'était un couvent en 1856, l'arrivée du chemin de fer, le transforme en gare pour la liaison Porto – Minho. Les azulejos qui décorent les murs de la salle d'attente retracent l'histoire du Portugal.



Les azulejos sont des carreaux de faïence vernissés et décorés. Cet art était connu dans l'antiquité et introduit par les arabes qui le tenaient des Perses. Mais les azulejos portugais (bleus) datent de 1584. Porto, la capitale de la province de Porto est inscrite au patrimoine mondiale depuis 1996.

Enfin une nuit réparatrice car la journée fut longue pour beaucoup d'entre nous.

➤ **Vendredi 29 avril :**

8h30 : nous partons en bus pour une visite de Porto avec notre guide du jour : Marguerite. Six ponts joignent Porto à Gaïa. Ces villes sont situées de part et d'autre du Douro. Pour les plus anciens : Maria Pia (ferroviaire), et Luis (routier) sont de type Eiffel.

A l'époque romaine (de la Lusitanie), deux cités contrôlent l'estuaire du Douro (Portus) et Cale, rive gauche formaient « Portucale ».

« Les tripeiros » : en 1415, après réquisition du bétail par Henri le navigateur, les gens en étaient réduits à manger les abats, d'où le surnom des habitants de Porto : « tripeiros » mangeurs de tripes.

Un tour rapide de ville en bus nous conduit aux lieux des visites.

A l'Eglise St François

C'était un couvent dont la façade ouest date du 14^E siècle. L'intérieur est en baroque portugais et rocaille. Ce foisonnement de dorures et décorations tranche avec l'austérité de l'extérieur.

- L'église n'est plus ouverte au culte, le clergé reprochait aux franciscains cette richesse (les moines ayant fait vœux de pauvreté). Les nobles et les bourgeois donnaient et se faisaient construire des chapelles intérieures. Sur les tombeaux des bourgeois, on trouvait leur portrait.

Le maître autel, l'arbre de Jéssé, la vierge sont entièrement recouverts d'or et datent du 18^E siècle.

Une particularité : « notre dame des douleurs » porte une robe violette durant la semaine sainte et une robe verte après Pâques.

A la Bourse ou Association communale de Porto

Le fer, le verre, le granit et les mosaïques se mélangent.

Nous entrons par la cour des nations. Les blasons des pays faisant commerce avec Porto sont représentés.

Un escalier monumental de marbre mène aux différentes salles. Le granit portugais finement sculpté se trouve en haut de l'escalier.

La salle du tribunal de commerce, abrite maintenant la confrérie de Porto. Elle est très décorée. Les plafonds, peintures et meubles de chêne et d'acajou respirent la prospérité de l'époque.

Nous traversons la salle dorée en restauration.

La salle des assemblées générales est entièrement en stuc imitant le cuir et le bois. Le blason surmonté du dragon indique que Porto est immaculée, car jamais conquise. Une inscription indique « travail - liberté - argent ».

Le salon arabe de Marie II est surprenant. Celle-ci y marque son respect de l'islam tout en manifestant son attachement à la religion catholique. Les parquets sont en marqueterie. Il a fallu 115 hommes pendant 18 ans pour élaborer ce chef d'œuvre.

Les caves Offley

Ces caves ont été créées en 1737 par James Forrester, qui a en plus de ses compétences cartographiques, contribué à faire connaître le « Porto ».

Le Porto est un mélange contenant 20 % d'alcool, ajouté au moût afin d'arrêter la fermentation, du sucre peut également être additionné.

Les grandes cuves sont nettoyées deux fois par an, les tonneaux (souvent d'origine française !) seulement une fois.

Le marquis de Pombal fonde en 1757 une compagnie portugaise pour faire face aux anglais présents à Porto depuis 1717.



Pas Mauvais.....

La navigation sur le Douro

Retour au bateau. Le repas : charcuterie portugaise, porc aux coquillages et charlotte aux poires, est prévu à 13 heures .Départ pour la croisière.

Les coteaux défilent, de belles demeures et jardins fleuris nous charment et un premier barrage s'annonce « Crestuma ». Puis le repas terminé, celui de Carrapatelo.



L'écluse est impressionnante : 170 m de long pour une dénivellation de 43 m (le plus haut d'Europe).

En entrant dans le sas, la perspective donne l'impression que le bateau est trop large et sur le pont supérieur toutes les mâtures sont abaissées. Arrivé en haut de l'écluse, tout le monde doit s'accroupir ou se coucher pour ne pas toucher la plaque de béton. Tout sera relevé seulement après le passage du pont de Mosteirô ; également très bas.

Le Douro n'est rendu navigable que par ses cinq barrages sur les 200 Kms qu'il parcourt en

territoire portugais.

Le soir, notre chef cuisinier nous a concocté en entrée du saumon fumé, du poisson et de la glace aux fruits.

➤ Samedi 30 avril :

Départ de Régua à 8h30 avec Anna, notre guide. Le bus n'a ni micro, ni climatisation.

Nous prenons l'autoroute XXXXXXX dont les ouvrages d'art sont magnifiques et élégants. Le paysage est joli, nous roulons sur les crêtes à travers le vignoble. La région est accidentée.

Nous arrivons dans la province « tras os montes » derrière la montagne. Les habitants ont une définition du climat qui en traduit la rigueur : 9 mois d'hiver, 3 mois d'enfer

Notre première visite débute au manoir de Mateus. Un miroir d'eau se trouve à l'entrée . Cette œuvre est de Nicolau Nasoni et date du 18^E siècle. Cette bâtisse est en partie habitée

par le 7^e morgado ou Comte de Mateus. Il a créé une fondation culturelle (1970) dédiée à la musique baroque entre autre.

L'escalier monumental nous conduit à la pièce d'entrée entièrement en châtaignier. Le plafond est joliment sculpté ainsi que les dessus de portes.

La bibliothèque dont l'intérieur date du 19^e siècle est en chêne.

Le salon est décoré de quatre tableaux (les quatre saisons) de l'école d'Archiboldo.

Le fumoir porte également le nom de salle bleue : couleur de la vaisselle d'origine chinoise.

Le salon de thé est caractérisé par sa table indo-portugaise en écailles de tortue et nacre.

Deux pièces de l'aile sud sont aménagées en musée ; l'une réunit parchemins et documents royaux, l'autre les objets d'inspiration religieuses.

L'extérieur est caractérisé par de magnifiques jardins et une chapelle dans un style proche de Nasoni.

Vila Réal : visite de l'église San Pedro, œuvre de Nasoni, caractérisée à l'intérieur par ces azulejos.

Retour au bateau à Pinhao dans un bus sans climatisation et il fait très chaud .

Le repas nous attend à 13 heures ; il est composé de crudités, filet mignon aux pruneaux et tarte aux pommes.

Peu après 14 heures, nous passons l'écluse de Valeiro et à proximité une plaque indique l'endroit où James Forester s'est noyé. Le bateau a fait naufrage, James Forester avait une ceinture contenant son or, il a coulé sans espoir de survie.

Le pont de Ferradosa se présente. C'est du sport ! sur le dernier pont du bateau tout est baissé et les curieux doivent s'allonger.

Au menu de ce soir, pot au feu portugais, fromage et pudding.

Une soirée dite « de l'équipage » nous attend. Pour le repas, le personnel a revêtu les costumes locaux. Pour nous distraire, ils ont préparé un spectacle sympathique.

Nous passons la nuit à Barca d'Alva.

➤ **Dimanche 1^{er} mai :**

Réveil matinal pour le départ à 7 heures, mais retardé jusqu'à 9h (suite à une avarie de notre bus). Nous attendons un bus de remplacement.

Enfin notre départ et nous traversons quelques oliveraies dans un paysage assez pauvre. C'est la Castille et Léon.

Les champs sont entourés de pierres sèches et d'abris ronds. Dans un relief accidenté, nous traversons des villages dont les petites maisons sont également en pierres sèches.

La première cigogne est en vue. Curieusement, les nids sont dans les arbres.

Nous arrivons à Salamanque. Les visites seront pour cet après-midi (retard oblige).

Le repas est prévu au restaurant El Bardo : soupe de poissons, bœuf bourguignon, frites, glaces.

Ricardo nous offre une visite au musée d'art moderne (genre pavillon Baltard).

Salamanque célèbre pour son université construite en 1218 et ses monuments. Elle compte actuellement 40 000 étudiants et son centre historique construit avec la pierre dorée de Vila Mayor (carrières situées à 5 kms de Salamanque).

Carmen, notre guide espagnole nous conduit aux cathédrales. L'une est « la vieille », l'autre « la nouvelle » sont contiguës.

La vieille cathédrale est jugée démodée, sombre et petite (roman 1140 – 1150) d'où la construction de la seconde (1513) mais pas question de démolir l'ancienne.

Les deux orgues de la nouvelle cathédrale sont en vis-à-vis, l'un est baroque et l'autre plateresque.

La coupole est néo-classique. Nous découvrons des tombeaux datant du 13^e et 14^e siècle.

Lors d'une restauration, sur la porte nord de la cathédrale, il a été introduit un cosmonaute et des animaux en voie de disparition.

La façade ouest de la nouvelle cathédrale est en style plateresque de Juan Rodriguez et Juan de Gark.

Les symboles de la ville sont le toro, les ponts et le chêne.

Sur la chaussée, des « sortes » d'étoiles indiquent le chemin de l'argent, c'est-à-dire la route de St Jacques de Compostelle.

Sur les façades, des inscriptions en rouge étaient permises lors de l'obtention du diplôme universitaire.

Nous arrivons à l'université fondée en 1215. Le portail de 1534 en style plateresque est divisé en cinq parties verticales et trois horizontales.

Les portraits du Roi et d'Isabelle la catholique sont en médaillon. La devise était : « le roi à l'université et l'université au roi ». Où est la grenouille ? Celle qui porte chance lors des examens. Elle est petite et sur une tête de mort, elle mobilise tous les touristes enfin attentifs.



La maison des coquilles (environ 400) est de style isabélin (15^E et 16^E siècle) : fin du gothique, fait face au collège royal et à l'université catholique (deux universités encore en service).

Pourquoi toutes ces coquilles ?

- 1°/ Le propriétaire Maldonado appartenait à l'ordre de St Jacques ou,
- 2°/ sa femme Pimentèle dont le blason était orné de coquilles de St Jacques.

Cette maison est construite en pierres de Vila Mayor et la cour intérieure, très fine en marbre de Carrare pour les colonnes.

Le Palais des Monterrey est toujours habité par la famille d'Alban. La base de la bâtisse est en pierre poreuse de Vila Mayor et le haut en opaline.

En face se trouve le couvent des Augustins.

Nous voici à la Plaza Mayor créée en 1729. Sur la façade royale figurent tous les portraits des anciens rois espagnols (ainsi que Franco). Au nord, l'hôtel de ville est surmonté des allégories : l'Industrie, le Commerce, etc.

Notre visite de Salamanque s'achève à l'église St Martin et sa porte romane et la place d'El Caillo (ou friche).

Retour à Barco d'Alva. *Madeleine Fournier tombe à proximité du bateau.. Entorse et handicap pour le reste de la croisière*

Rodrigo nous offre une sangria. Menu de ce soir : paella et crème brûlée.

Après le repas, spectacle flamenco afin de clore cette journée espagnole.

➤ **Lundi 2 mai :**

Nous avons fait demi tour sur le Douro et naviguons en direction de Porto . La matinée se passe à bord (gymnastique pour les uns, pliage de serviettes pour les autres), et passage de l'écluse de Pocinho.

Melon au porto, filets de cailles et coupe glacée composent le menu le menu du déjeuner.

A 14 heures, les bus nous attendent avec Anna au quai de Ferradosa pour une visite du vignoble de porto. C'est très joli et accidenté : première halte à San Salvador de Mondo. La vue sur le Douro et sa vallée très encaissée est splendide. Nous apercevons notre bateau appareiller puis se présenter à l'écluse.

Visite de San Jao de Pesquerro doté d'une église baroque. Une averse nous guette.

Chute de Mme Couybes

Nous allons à la quinta de Tedo. Le régisseur nous attend. En 1873, à la suite de l'invasion du phylloxéra, le vignoble de 14 hectares (surface totale de l'appellation vin de Porto= 41 ha) se compose de 26 cépages inégalement répartis(6000 pieds ha)et se présente :

1°/ en lignes sur les plus grandes pentes,

2°/ en suivant les courbes de niveaux,

3°/ ou derrière des murs de schistes et fait l'objet de quotas(appellation et vin de table) ainsi que des classifications(A, B,E) dépendant pour l'essentiel de l'exposition et de l'altitude

Pour la petite histoire du Porto de la « quinta de Tedo ».

- Le Porto est élaboré, après que le raisin, souvent porté à dos d'homme, eut été foulé au pied à partir du moût de raisin (3/4) et d'alcool (cognac) à quelques 50° (1/4) stoppent la fermentation.

- Son stockage, dans des cuves de béton revêtues intérieurement de résine époxy puis dans des fûts de chêne (français) ayant initialement servis au transport du cognac. Son maintien en fût, avec rétablissement annuel du niveau (part des anges) conditionne le cru.

- Le transport du Porto, en barriques de 550l qui n'étaient jamais remplies au-delà de 500l. En effet, en cas de naufrage, les fûts flottaient (merci M Archimède) et pouvait être récupérés.

- Généralement deux arbres étaient plantés à l'entrée de la quinta (symbolisant le bonheur et le malheur) .A la mort du propriétaire, l'arbre du bonheur était abattu.

- Les vendangeurs étaient entraînés à chanter pendant les vendanges (afin de ne pas manger trop de raisins) disent les mauvaises langues !

A la quinta de Tedo, lorsqu'ils replantent de la vigne, ils mettent 6 000 pieds à l'hectare puisqu'il n'est pas possible de mécaniser le travail.

La sécheresse cette année se fait sentir, il n'est tombé que 154 litres d'eau au m² au lieu de 600 litres.

Le raisin est foulé aux pieds dans des grands bacs en béton (1 homme pour 150 l de jus). Les pépins et la peau fermentent avec le jus pendant 3 jours. Le jus est tiré et l'alcool ajouté pour stopper la fermentation.

Pour le porto blanc, on extrait immédiatement le jus de raisin, au bout de 2 à 3 jours, lorsque le taux d'alcool est de 8 ½°, on ajoute le cognac.

Une dégustation accompagnée de petits toasts nous attend.

De retour au bateau, il faut se préparer pour la soirée de gala. Le Commandant nous offre le porto avant un délicieux repas : foie gras, bœuf en croûte, dessert au chocolat.

➤ **Mardi 3 mai :**

Il est 6 h 45. Le bateau quitte Pinhao pour Regua d'où nous gagnons Lamego en bus avec notre guide Anna.

La région, très accidentée, produit du vin de porto, du vin pétillant, des cerises.

Lamego date de l'époque romaine et a été occupée par les arabes au 8^{ème} siècle et est réputée pour sa cathédrale « Notre Dame des bons remèdes »

L'arrivée au sanctuaire, situé à 605 m, nécessite de gravir 696 marches, mais une route accède au sommet, pour les touristes que nous sommes.

De style baroque (18^E). L'escalier à rampes croisées est orné d'azulejos.

La cathédrale, édifice roman dont la façade date de 11^E siècle de même que son clocher carré dont le couronnement est du 16^E siècle. L'intérieur a été rénové au 18^E siècle, à la suite d'un incendie.

La grande porte centrale est réservée aux évêques et membres du clergé ; concernant les portes gauche et droite, l'une accueille les femmes et l'autre les hommes.

Les plafonds baroques sont de Nicolas Nasoni. Les autels datent du 19^E siècle, on y retrouve des chinoiseries.

La chapelle St Antoine est de style baroque dit « juanino » ; le roi voulait montrer sa richesse : palissandre, bois exotiques recouverts d'or (18^E siècle). Le cloître était destiné seulement à la méditation.

Retour au bateau à 12 h 15 où nous attend notre repas de midi : jambon portugais, gigot et coupe de fruits.

Pour le soir, ce sera soupe, rouget, fromages et ensuite nous assisterons à une soirée fado.



➤ **Mercredi 4 mai :**

Un rabelo nous conduit du bateau à Porto pour une matinée libre en ville.

Notre repas est prévu à bord : filet de merlu, suprême de pintade, tiramisu.

A 14 heures : départ pour la ville de Braga, toujours avec Anna.

Braga ville fondée par les Romains est maintenant la capitale du Minho.

Visite de la cathédrale :

Sa façade est en granit.

La décoration du 1^{er} niveau de la porte centrale date du 16^E siècle. Les deux tours ont été ajoutées au 18^E siècle.

Deux buffets d'orgues baroques placés en vis-à-vis en font la richesse intérieure. L'autel de style flamboyant (14^E siècle) très blanc est en pierre d'ANCA.

La chapelle du St Sacrement montre le triomphe de l'église (vérité et espérance). La 2^E chapelle est caractérisée par ses plafonds à caissons et la 3^E est dédiée à Notre Dame des Roses.

Le cloître date du 18^E siècle, il subsiste quelques pierres de l'ancien cloître du 12^E siècle.

Un petit tour de ville à pieds, nous offre un spectacle inattendu : le baptême des étudiants. Les anciens sont en cape noire.

En revenant près de la cathédrale, une statue de la vierge allaitant (de Chanterenc), nous fait face.

Nous nous arrêtons à Guimarès, berceau du Portugal.

Henri de Bourgogne est le gendre d'Alphonse VI. Guimarès est la capitale du comté. Le fils, Alphonse Henri livre bataille contre sa mère et les maures. A l'issue, il est proclamé roi du Portugal par ses troupes en 1137 puis à l'unanimité en 1143.

La ville est très pittoresque.

Retour au bateau à 18 h 30.

Le repas se compose de terrine de lièvre, bœuf en daube, fromages et tarte à l'orange.

Un groupe folklorique local nous donne un joli spectacle : présentation des costumes et diverses danses du pays.

➤ **Jeudi 5 mai :**

Le groupe A.P.CO.S (et les autres) doit quitter les chambres du bateau à 9h (les femmes et les enfants d'abord) pour rejoindre l'aéroport à midi en se remémorant, après avoir été revue , la chanson :

*A.P.CO.S au Portugal
A trente c'est idéal,
Là-bas si l'on est fou
Le ciel l'est plus que vous
Pour un sentimental
L'amour existe -t-il
Ailleurs qu'au Portugal
En avril.*

C'était un voyage enchanteur.....

Ginette et Jean Rousseau





Vieux quartier de PORTO

*Classé au Patrimoine
Mondial par l'UNESCO*

Lamego – Notre Dame des Remèdes

*Sanctuaire de Nossa Senhora
dos Remedios*



Jardins du Château de Mateus

*Jardin de solar de
Mateus*

INAUGURATION CONCORDE A ROISSY- EN- FRANCE

Le 24 mai dernier a eu lieu, dans les jardins de la Mairie de Roissy en France, l'inauguration du monument dédié à CONCORDE.

En effet, la Mairie de Roissy-en-France s'est vu offrir par Air France, un train d'atterrissage principal de BVFF, ainsi qu'une Servo-Commande.

La cérémonie s'est déroulée à partir de 18h, ce mardi 24 mai, sous une météo très agréable, en présence de nombreuses personnalités de la Ville et de la Région, ainsi que d'Air France et du monde de l'Aviation.

L'A.P.CO.S était largement représentée.



Monsieur André TOULOUSE, Maire de Roissy-en-France, a fait une déclaration pour expliquer les circonstances par lesquelles il a pu prendre contact avec les services d'Air France et se voir offrir ces magnifiques et imposantes pièces issues de CONCORDE BVFF.

Le monument a ensuite été dévoilé et nous avons pu découvrir ce train principal dans une pyramide de verre, parfaitement mis en valeur et accompagné d'une affiche de présentation très soignée.

A suivi une intervention de Monsieur Pierre-Henri GOURGEON, Directeur Général Exécutif d'Air France qui a souligné tout le plaisir de la Société d'offrir ces éléments de CONCORDE à la ville de Roissy-en-France.



Ensuite, une très belle intervention du Commandant Edouard CHEMEL, qui, faisant parler FF de son aventure, a évoqué les grands moments de la carrière opérationnel du bel oiseau.

Beaucoup d'humour, d'anecdotes et de souvenirs avec les Tours du Monde, les transports de personnalités et l'arrêt pour la GV, sans remise en ligne. (voir ci-dessous)



Monsieur Bernard MESSEANT, Vice-Président du Conseil Général du Val d'Oise et Monsieur Denis PARENTEAU, Directeur du Musée Air France ont conclu cette inauguration.

L'ensemble de l'assistance s'est ensuite retrouvée autour d'un cocktail et a pu admirer la très belle exposition consacrée à CONCORDE par la ville de Roissy-en-France, dans l'auditorium du Centre Culturel de l'Orangerie.

Le Train d'Atterrissage est visible en permanence dans le parc de la Mairie, en accès libre en permanence.

La Servo-Commande est présentée dans le hall d'entrée de la Mairie, aux heures d'ouverture de celle-ci.

Voilà une commune riveraine de l'Aéroport CDG qui ne dénigre pas CONCORDE.

Alain THUVIGNON

Remerciements à Monsieur Thierry TALIS, Directeur de la Communication de la ville de Roissy-en-France pour son aide.

Inauguration du monument Concorde le 24 mai 2005 **Mairie de Roissy**

Je ne peux plus vous raconter Concorde, son nom son histoire et sa beauté immortelle ont fait le tour de la terre.

Mais vous ne pouvez pas savoir tout ce qu'un avion et son train d'atterrissage peuvent vous confier comme petits secrets !....



Je donne donc la parole au Fox deux fois et à sa jambe d'acier.

« Je suis Concorde N° 215, le dernier construit en France. Jean Chamant, ministre des transports lance ma construction le 13 avril 1972 et plus d'un an après, mon assemblage commence à Blagnac avec la section où va s'accrocher mon train d'atterrissage ... Il sort des ateliers de Bois Colombes en 1977 et je fais mon premier roulage avec ce petit monstre la même année.

Le grand jour arrive, après quelques petites foulées début décembre je passe la nuit du 25 décembre 1978 entouré de mécano qui font ma première grande inspection, il me bichonne et m'ausculte car ils aiment les belles machines.

Je les ai entendu bavarder, cette pré vol est celle du premier vol.

Le lendemain de Noël c'est donc le grand jour. Les 400 km/h du décollage me donne un peu le vertige mais après 4h30 de vol, je pose...enfin Jean Pinet et Jean Franchi posent mes belles roulettes sur la piste de Blagnac. Je peux enfin jouer dans la cour des grands.

Ce n'est pas facile être le cadet, on m'appelle le F-WJAN Alpha Novembre pendant les 22 mois de galère à Toulouse en attente d'un client... puis le 23 octobre 1980 j'arrive à Roissy, enfin le bonheur malgré un petit coup au cœur quand j'ai appris que j'avais été vendu pour un franc seulement.. .mais un franc symbolique.

Le jour de mon arrivée à Air France je deviens le Fox Fox ... bien sûr après le Fox Delta je voulais me faire appeler Fox Echo, mais le nom était déjà pris, vous savez tous pourquoi.

Pour moi la belle vie commence, la grande vie même.

Entre mes vols sur New York, je parcours l'Europe, surtout l'Allemagne où je réalise une grande première pour Air France, le 18 mars 1986, Jean-Claude Lalanne pose en douceur, à 9h23 mes petites roues à Leipzig en RDA, la République Démocratique Allemande. Pour la première fois des hommes d'affaires occidentaux sont là pour la Foire de printemps.

Le 19 juillet 1986, je fais un kiss landing à Nuremberg grâce à une pluie battante et la complicité d'Edouard. Puis un vol mémorable pour la foire internationale de Cologne en novembre 87, Michel Ferry m'offre mon premier atterrissage à Santa Maria au cours de la liaison Cologne St Domingue.

Tout ça pour vous dire que c'est la représentation en Allemagne qui offre à Air France le premier tour du monde supersonique. En décembre 1986, c'est mon premier très beau cadeau de Noël, je fais donc la première boucle d'Air France, plus de 43.000 km, pour American Express Allemagne. Après St Domingue moi aussi découvre l'Amérique, la côte Ouest des Etats-Unis et Honolulu, Tahiti puis l'Australie, et enfin Bangkok et Colombo. Un succès, je tourne 34h52 avec la précision Rolex aux mains de Gérard Le Gales et Michel Ferry.

Suite logique c'est l'agence de voyage suisse Kuoni qui me retient pour le deuxième tour du monde en mars 1987. Avec la même régularité je parcours plus de 42.000 km en 31h57 et Gérard Caillât me ramène à Roissy 17 jours après, Pierrette s'en souvient très bien c'était son premier tour du Monde.

Je vais vous faire une confidence un peu triste mais je sais que vous allez me pardonner car vous savez, même pour une machine c'est un très grand moment que de partager des heures privilégiées avec son cocher. Un seul pilote à Air France a eu la chance de faire trois tours du monde, il s'appelle Jean-Claude Lalanne. Il a pris son dernier virage, dans le ciel bleu profond de Concorde qu'il aimait tant, le 23 avril dernier. Je suis fier de lui car il a été le seul à faire ses trois grandes boucles avec moi. Il adorait la maniabilité et avec lui j'ai connu la griserie des beaux virages, très inclinés et surtout exécutés à la perfection. Je peux vous dire que malgré son air bougon, hérité de son combat continuel contre un mal qui contrariait sa passion, il savait sourire. Pour moi il était très prévenant, méticuleux et ma jambe d'acier ajoutera qu'il ne manquait pas de talent.

Revenons au tour du Monde je dois vous avouer que j'ai toujours eu une dent contre le Sierra Delta qui a profité de son poids plume pour me ravir la première place avec ses 13 tours. Je finis bon deuxième avec 12 grandes boucles. J'ai terminé la 28^e d'Air France le 4 novembre 1997 après un périple somptueux par la Nouvelle Zélande, l'Australie, la Chine, le Kenya et une visite à Louxor. En parlant de Louxor

Il est 15 heures, ce samedi 2 mai 1987 dans le terminal A de l'aérogare de Roissy. Les passagers du vol AF 4617 à destination de Louxor sont priés de se rendre en salle d'embarquement. De mémoire d'hôtesse d'accueil on n'avait vu tel spectacle. Les cent passagers se présentent sans aucun bagage, les femmes sont en robe longue et les hommes en smoking. Lorsque le FB décolle de Roissy je quitte Milan pour rejoindre aussi Louxor et admirer la majesté et la paresse du Nil. Parmi mes passagers, fervents de la musique de Giuseppe Verdi, j'ai remarqué Sophie de Grèce accompagnée de Caroline de Monaco et de l'épouse de Hosni Moubarak. Placido Domingo sera Radames dans une heure. Je suis en stationnement près de son Jet privé qui est arrivé ce matin. Le lendemain matin mon équipage a la chance faire la visite du temple d'Amon et de l'obélisque resté à Louxor. Le deuxième a été transporté à Paris, place de la Concorde, naturellement. Je décolle à 12h07 d'une piste, disons très rugueuse et mes amortisseurs ont eu du boulot, je fais escale à Milan pour arriver à 19 heures à Paris, la ville de l'autre obélisque.

Ma réputation de régulier et ponctuel va me désigner naturellement pour les vols présidentiels.

Je commence en novembre 1984 par une mission délicate pour l'époque le transport de la délégation officielle française à New Delhi pour les obsèques d'Indira Gandhi. La préparation du vol, lancé avec un court préavis a été rendue délicate en raison des incertitudes sur l'obtention des accords des Etats sur les routes, les niveaux de vol et les autorisations de vol en supersonique. Ceci a conduit à étudier plusieurs variantes d'étapes et d'escales techniques. A l'aller, le survol de la Méditerranée a été effectué en supersonique et au retour Gilbert Jacob a négocié l'étape Koweït Roissy en supersonique de bout en bout.

Le 17 décembre 1989 le président Mitterrand rencontre George Bush senior sur l'île de St Martin, et pour le retour Raymond Machavoine m'offre un Pointe à Pitre - Paris direct dans les règles de l'art. Et deux mois plus tard un autre vol présidentiel me conduit au Pakistan, avec des escales inconnues pour Concorde, Islamabad, et Dacca au Bangladesh, toujours avec Raymond.

Je termine par un vol sur la Réunion via Djibouti en février 1988. C'est mon train gauche qui était le mieux placé pour vous raconter l'arrivée.

Départ de Paris avec un peu de retard et arrivée le 8 février. L'équipage a prévu une réserve de temps donc après l'atterrissage on roule lentement, je sais que c'est le truc de pour être pile à

l'heure. Dernier virage vers le placier qui regarde le train avant et le place en face du tapis rouge. Grosse panique pour l'escale car le tapis n'est plus en face de l'escabeau. Le journaliste de la Gazette de St Denis écrit : Après un vol de 9.359 km et 823 m le pilote se trompe de 2 mètres à l'arrivée. Mon train gauche a bien ri !

Question classique : pendant vos supersoniques vous avez du avoir des problèmes ?

J'ai presque honte de le dire j'ai tourné pendant plus de 20 ans sans broncher, à part deux incidents, je suis une des machines qui n'ont eu droit qu'à une seule grande visite intermédiaire, celle des 6.000 heures de vol.

Le premier a eu lieu le 6 mars 1992, une alarme *engine over-heat* réacteur 2 l'équipage à arrêter le réacteur et fait demi-tour sur Kennedy. A l'arrivée on découvre la classique fausse alarme du palier n° 5, bien connue de Philippe Orcel.

Le second toujours à Kennedy le 3 juin 1995, je suis en finale piste 04 quand une grande volée d'oies coupe notre approche. Les réacteurs en avalent quelques unes et l'Olympus a horreur de tous les volatiles. L'Autorité portuaire ayant omis de nettoyer les abords des pistes Air France lui réclame le manque à gagner des 5 jours d'immobilisation au sol. Naturellement l'aéroport se fera tirer l'oreille et ne versera les 54 millions de francs de réparation que trois ans plus tard, en 1998.

Pendant ces 20 ans j'ai fait des vols disons exceptionnels. Le plus insolite se déroule à New York le 13 avril 1986 pour une observation de la Comète de Halley, deux heures de lumière tamisée pour mieux voir les bulles de Champagne à défaut de la chevelure folle de la Comète en promenade à l'autre bout du ciel pourtant Pierre Grange avait préparé un circuit d'enfer !

Puis en 1990 Henri Grandjean pose mon beau train d'atterrissage à Nagasaki au pays du Soleil Levant.

Le 30 mai 1992, je suis le premier Concorde à poser ses roues à Indianapolis. Pour la première fois Concorde transporte à 1221 km/h (une moyenne arrangée pour la circonstance) les spectateurs des " 500 miles" d'Indianapolis ,grande course automobile classique, remportée pour la première fois par une Peugeot pilotée par Jules Goux en 1913 à 122,197km/h. (C'est trop beau et pourtant...)

Le 14 juin 2000 je me pose à Roissy en provenance de New York, je suis heureux car je vais enfin m'offrir une GV, une grande visite dans le jargon des mécaniciens, car je viens d'atteindre 12.421 heures de vol et 3.734 cycles supersoniques. Ma visite sera annulée le mois suivant.

Puis le 4 mars 2002 enfin l'espoir, Hubert Protin m'annonce qu'il relance ses équipes pour 18 mois, sortie prévue en décembre 2003, mon train gauche me dit qu'il a déjà des fourmis dans les jambes.

Vous connaissez la suite elle fait partie de l'histoire de cette machine de rêve qui a coupé le souffle à la terre entière pour devenir une légende.

Mes frères se sont retirés dans la plus beaux musées du monde, à Baden Baden, à Washington et à Seattle sur Garonne. Moi je resterai à l'entrée de CDG avec mon train d'atterrissage à une longueur de piste, mais lui il sera le plus près de *Toulouse* et moi de Roissy, en France grâce à *Toulouse* .

Si vous voulez applaudir c'est le moment de le faire pour cette belle jambe d'acier, elle a fait 3.963 atterrissages et 236 touch and go, (atterrissage suivi d'une remise de gaz au sol), donc 4.199 touchers des roues sans jamais se plaindre.

Edouard Chemel le 24 mai 2005

HISPANO



Le vérin de relevage se trouve tout en haut de la jambe de train, en dessous vient la contrefiche. La robustesse de ce train, équipé de pneus Michelin a permis de décoller l'avion de 185 tonnes à 400 km/h pendant plus de trente ans avec une fiabilité totale.

La légende de la cigogne et du grand goéland

C'est un inconnu qui a dessiné une cigogne sur le **SPAD** de Guynemer, pour symboliser la liberté retrouvée de l'Alsace. C'est la légende de cet avion doté d'un moteur *Hispano Suiza* qui donne à cette société l'image de l'envol gracieux des ailes longues et fines de la cigogne. L'ingéniosité et le savoir-faire de tous les *Hispano*, de l'ingénieur au mécanicien conduisent l'entreprise vers l'aéronautique du futur. La *Caravelle* sera équipée d'un train d'atterrissage conçu et fabriqué à Bois Colombes. Concorde a besoin de tout ce talent. Le train de Concorde est un magnifique ouvrage de fonderie réalisé avec un acier spécial traité sous vide. L'ensemble train, roues et freins du *Grand Goéland* de 185 tonnes est donc réalisé par *Hispano* et totalise 28.800 essais avant le premier vol de Concorde en 1969. Le système perfectionné anti-dérapant porte le nom de **SPAD**, cette coïncidence est bien sûr un pied de nez à l'histoire. Le bel oiseau blanc hérite donc en toute logique des longues pattes de la cigogne, l'échassier fétiche que l'escadrille de Guynemer avait baptisé *Hélène*...

Edouard Chemel le 24 mai 2005

Gloire à Concorde

I L file dans l'azur
Le bel Oiseau tout blanc,
A l'abri insolant
Des faiseurs de censure.

Finesse de ses formes,
Courbures de ses ailes,
Il est ce qu'on appelle
Un mannequin hors normes.

La silhouette élancée,
Sillonne dans l'air
La haute stratosphère,
Intense bleu foncé.

Son corps immaculé,
Propulsé par un cœur
De quatre réacteurs,
Jaillit tel un boulet.

Dans sa course au soleil
Voulant se surpasser,
Il est déjà passé
Lorsque l'astre s'éveille.

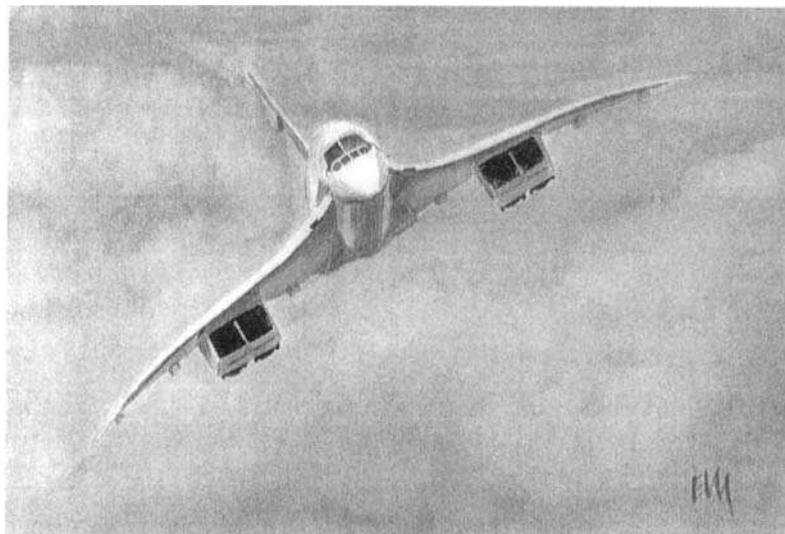
Fin de l'instant magique
Après des machs en liesse
Il réduit sa vitesse,
Se rend en subsonique.

Pilotage envoûtant,
Service d'opulence,
Complexe maintenance :
L'apanage des grands.

Aux quatre coins du monde
Son passage rassemble,
Et les foules s'assemblent :
« Champagne tout le monde ! »

Après tant de bonheur
Concorde tu seras,
Concorde tu vivras,
Pour toujours dans nos cœurs.

Denis Grangier



Distinction.

Toute l'équipe CONCORDE se réjouit de l'élévation à la dignité de Grand Officier de la Légion d'Honneur, de notre Président d'Honneur **André TURCAT**, par le Président de la République, **Jacques CHIRAC**, au titre de, pilote d'essais responsable de la mise au point de notre bel avion, et sans nul doute aussi, pour les exploits et démonstrations qu'il a effectués aux commandes de ces avions aux performances remarquables qu'étaient le GERFAUT et le GRIFFON, sur lesquels il a battu de nombreux records, qui lui ont valu, en son temps, de recevoir l'Harmon Trophy, cette distinction américaine qui honore les pilotes aux exploits les plus extraordinaires, des mains du Vice Président des ETATS-UNIS Richard NIXON.

Bravo, et félicitations

Petites nouvelles du F – WTSB.

L'avion de certification de type, n° 1 de série immatriculé F-WTSB est exposé à l'entrée de l'usine Clément ADER depuis son dernier vol le 19 avril 1985.

Il était en provenance de Châteauroux, où il avait été stocké pour éventuellement être utilisé pour faire des essais complémentaires, suite au début d'exploitation en ligne.

L'avion propriété de l'Académie Nationale de l'Air et de l'Espace, a été mis à la disposition de la Société Taxiway qui y organise les visites, au bénéfice d'associations ou de simples particuliers, intéressés par cet avion mythique, le seul à ce jour à avoir transporté régulièrement à plus de 2000 km / h des passagers entre l'ancien et le nouveau monde et qui a bouclé de nombreuses fois le tour de notre planète, par étapes, avec à son bord son plein de passagers.

Il est en place à l'extérieur, depuis déjà 20 ans, et accueille chaque jour des centaines de visiteurs, avides de vivre l'ambiance d'un vol supersonique, en écoutant confortablement installé en cabine V.I.P., les explications riches en informations techniques, dispensées par de jeunes hôtes, qui au cours de ce vol fictif, réussissent à leur faire vivre quelques instants magiques.

Mais voilà, exposé depuis tant d'années aux intempéries et aux visites, notre belle machine avait besoin d'un sérieux « relifing ».

Cette remise en état entreprise depuis quelques semaines sous les auspices d'AIRBUS France, doit encore durer quelque temps, ainsi, pendant cette période, il est remplacé pour les visites, par le F-BVFC qui retrouve momentanément ses passagers (statiques ceux là) et continue à les faire rêver !!

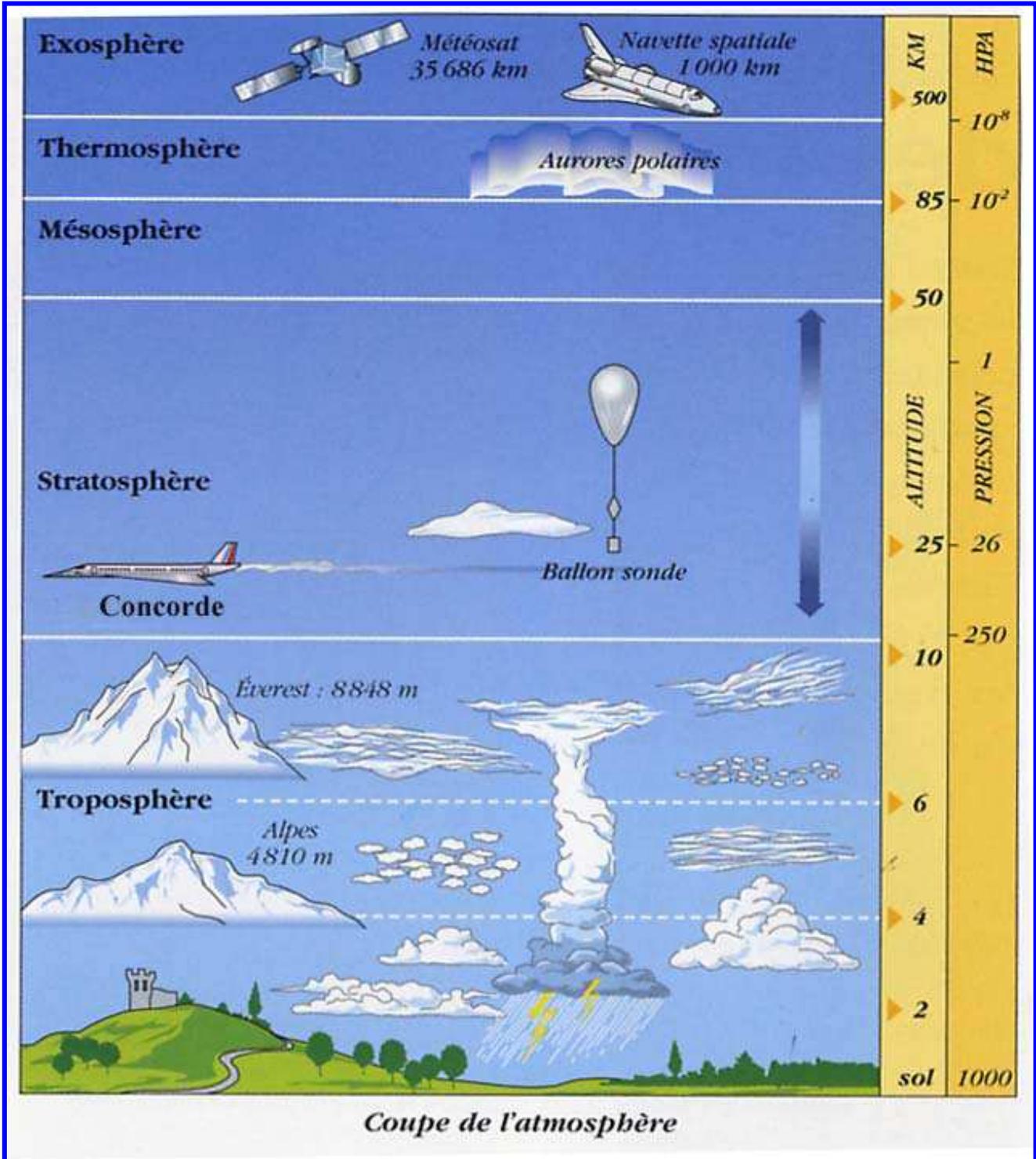
Un seul regret, il n'est pas prévu pour le moment, de réaliser un abri pour ces deux avions !!

Espérons que dans le cadre du futur Musée de l'Air toulousain ils y trouveront leur place dans un avenir pas trop éloigné.

Michel Rétif



L'ATMOSPHERE



DU TEMPS DE « CONCORDE »

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

SOUVENIRS et ANECDOTES.... suite du N°29

14 décembre 1971

Bien que n'ayant pas été témoin du voyage « historique » du « Concorde 001 » aux Açores, en décembre 1971, je voudrais l'évoquer à partir des témoignages que m'ont livrés Henri ZIEGLER et Jean PINET.

Le Président POMPIDOU, enhardi par sa première expérience en « Concorde ». sept mois plus tôt, avait décidé d'utiliser le prototype pour aller aux Açores, participer à une importante rencontre diplomatique avec le Président Richard NIXON.

Au voyage aller, (les ministres Robert SCHUMAN et Valéry GISCARD d'ESTAING, Arthur K. WATSON, ambassadeur des États-Unis, ainsi que Henri ZIEGLER, accompagnaient le Président de la République. Le vol devait durer 1 h38, dont 1 h07 en supersonique.

L'atterrissage, exécuté par Jean FRANCHI et Jean PINET, fut le plus risqué de la carrière du 001. Plafond inférieur à 100m, visibilité presque nulle en raison de trombes d'eau, déversées par des nuages apocalyptiques. L'approche au GCA se terminant par une prise de contact avec une piste inondée, le 12 décembre à 18h30 locale.

Après les entretiens « au sommet » le 13 décembre, « Air Force One » et « Concorde » devaient repartir le lendemain par un temps plus clément.

Les cérémonies officielles ayant pris fin, le Président NIXON, accompagné de sa suite, se dirige vers son avion, placé à une centaine de mètres de « Concorde ». À la surprise générale, le cortège oblique vers la droite... en direction du supersonique. Henri ZIEGLER, mêlé à la foule contenue autour de l'aérogare par des barrières et un service d'ordre, comprend tout de suite le parti à tirer de cette situation.

« Concorde » se pose à Orly pour venir chercher M, Pompidou afin de l'emmener aux Açores (Coll. RdeN).



*Le Président NIXON quitte
« Concorde » après sa visite
aux Açores (Coll. J.N.)*



Sportif accompli, il n'hésite pas, saute la barrière et court à toutes jambes vers le « Concorde », sans aucune réaction du service d'ordre, médusé. Bel exemple de la sécurité assurée aux grands de ce monde! Quoi qu'il en soit, ZIEGLER réussit à faire visiter le supersonique au Président américain et à sa suite. Au terme de cet intermède inattendu, Richard NIXON déclare à son hôte : « *C'est une grande réussite. Je regrette que les États-Unis n'aient pas poursuivi leur programme, mais nous ne sommes pas jaloux, c'est la compétition..., c'est très bien* ».

Une demi-heure plus tard, Henri ZIEGLER accueillait la délégation française. Il est probable que le Président a eu droit à un savoureux compte rendu de cet « impromptu » au cours du voyage de retour, effectué par un temps paisible en 1 h 40 de vol dont 1 h 08 en supersonique.

11 juillet 1975

Le programme des essais techniques étant terminé, il convenait de démontrer que « Concorde » pouvait s'adapter parfaitement aux règlements et exigences du transport aérien et qu'il répondait « sans peur et sans reproche » aux critères draconiens de fiabilité exigés en exploitation commerciale.

Un ambitieux programme d'endurance est organisé, sous la responsabilité de membres des essais en vol des industriels, mais aux mains d'équipages des compagnies. Le N° 3 de série, destiné à Air France, effectua ainsi, entre le 2 mai et le 2 août 1975, 309 heures de vol (bloc à bloc), dont 206 heures 06 en supersonique. Pour les Britanniques, le N° 4 couvrit un programme comparable à partir du 7 juillet jusqu'au 14 septembre.

J'ai eu, avec mon épouse, la grande chance d'être au nombre des 2500 invités français à participer à ces vols.

C'était le 11 juillet 1975, L'occasion était belle pour créer la surprise dans la famille, à laquelle nous téléphonons depuis Roissy, peu avant le décollage prévu à 10 heures du matin : « *Nous partons dans quelques minutes pour le Canada...en « Concorde » mais nous serons, comme prévu, chez vous ce soir pour dîner* ».

C'est à bord du N° 3, immatriculé F-BTSC {qui disparaîtra tragiquement le 25 juillet 2000) que nous prenons place parmi les 72 invités de ce voyage. L'avion, doté encore de certains équipements d'essais, est gavé de 90 tonnes de carburant.

L'équipage comprend deux pilotes d'Air France : Fernand ANDRÉANI et Jacques MIMS, qui permuteront leurs places pour l'aller puis le retour, et le mécanicien navigant René DUGUET. André TURCAT, commandant de bord et observateur - arborant fièrement un uniforme de Commandant de bord pour cette série de vols - est

accompagné de l'ingénieur navigant d'essais Henri PERRIER au titre des essais en vol de l'Aérospatiale.

Douze minutes après avoir quitté le parking, c'est la course du décollage qui, en 38 secondes, nous propulse dans le ciel. New York étant encore refusé à « Concorde », nous nous posons à Gander (Terre Neuve). Mais, pour que la distance parcourue soit équivalente à celle d'un Paris-New York, notre itinéraire ne sera pas rectiligne. Une ample courbe vers le nord nous fera tangenter la pointe extrême du Groenland. Ainsi, ce vol d'une durée de 3h05 nous aura fait atteindre une altitude de 56000 pieds (environ 18500 m). Le supersonique aura été tenu pendant 2h37 minutes, dont 1 h20 à Mach 2 avec une pointe à 2.07.

*En vol, à Mach 1.93
(Photo M. ISAAC).*



Confortablement assis dans une cabine pressurisée et agréablement climatisée, il nous était difficile de réaliser qu'à 45 000 pieds, la température extérieure était de -50° ! Lorsque le F-BTSC

se pose sur la terre canadienne, il reste encore 16,5 tonnes de kérosène dans les réservoirs.

Gander possède alors un aéroport pimpant, encore à l'échelle humaine. Les méga constructions de la fin du siècle ne sont pas encore d'actualité. Nous y demeurons deux heures pour une légère collation pendant que l'on procède à l'« époussetage » de la cabine et au ravitaillement en carburant : « seulement » 66,6 tonnes suffiront car le retour sera direct.

En décollant face à la mer, « Concorde » peut viser rapidement la phase supersonique, atteinte en 14 minutes et Mach 2, 16 minutes plus tard. Les 2 h30 de vol nous permettront de demeurer en supersonique pendant 1 h50, dont 1 h35 à Mach 2. Il est 17h45 à Paris lorsque nous débarquons.

En 7h45 d'absence, nous avons parcouru plus de 9000 km en 5h35 de vol !

6-13 avril 1976

À la suite d'une période de « surchauffe », le corps médical m'avait conseillé un bref changement d'air et une pose dans mes activités.

Une fois de plus le « clan » des essais en vol m'offrit la plus belle des opportunités en acceptant de me faire profiter de l'une des dernières campagnes d'essais de « Concorde », alors que l'avion était déjà en ligne. Il s'agissait de faire une étude du comportement du pilote automatique en atmosphère tropicale. La Malaisie avait été choisie.

Un autre « invité » faisait partie du voyage, mon vieil ami Max FISCHL, pilote d'essais, qui avait décollé le premier AIRBUS A.300B le 26 octobre 1972.

Le « Concorde N° 1 » ayant servi à la définition de l'avion de série, est affecté à cette campagne dont Gilbert DEFER est le commandant de bord. Nous décollons de Toulouse dans la matinée du 6 avril et nous nous posons à Dubaï (Émirats Arabes Unis) pour un ravitaillement, après 3h05 de vol. Nous repartons ensuite pour Kuala Lumpur atteinte après 3h20 de vol. Les deux étapes, en temps bloc/bloc, ont représenté 7 h 05, auxquelles s'ajoute l'escale de 1 h 15. Le « porte à porte » a donc représenté 8 h 20 pour franchir près de 11 000 km.

Je ne m'étendrai pas sur nos quelques jours de vacances de rêve dans l'île de Penang, atteinte en une demi-heure de Boeing 737, alors que la campagne d'essais débutait à partir de la capitale malaisienne.

Après tout, la passion que nous avons toujours eue, Max FISCHL et moi, pour nos activités professionnelles, ne nous méritait-elle pas une si somptueuse et exceptionnelle parenthèse?

Mais il fallut tourner la page. Le 13 avril, nous étions de nouveau à bord du F-WTSB pour un retour en deux étapes. La première avait pour but Colombo (Sri Lanka, ex-Ceylan), réputé pour sa piste un tantinet « ondu-leuse » sur laquelle il convenait d'analyser le comportement de l'avion. Les 2300 km, couverts en 1 h 30 (y compris un tour de piste pour présentation), nous réservait un accueil délirant. Malgré l'heure très matinale puisque, partis aux aurores nous avions pris de l'avance sur le soleil, une foule énorme a tenu à voir et... à toucher, le « féérique avion blanc ». Dès l'arrêt, une véritable marée humaine, dont femmes et enfants avaient revêtu leurs plus beaux atours aux couleurs vives, déferla, telle une vague de fond, jusqu'aux roues de l'appareil. Ce qui compliqua un peu le remplissage des réservoirs...

L'escale fut, cependant, relativement brève et quand l'équipage signifia que la « récréation » était terminée, cette foule en délire se montra d'une étonnante sagesse. Quelques coups de sifflets et des ordres brefs des policiers suffirent à provoquer un reflux surprenant dans un ordre parfait.

A l'étape de Bahrein pour un nouveau ravitaillement, après 2h30 de vol, quelle fut notre surprise de nous retrouver à côté d'un « Concorde » de British Airways assurant une liaison quotidienne Grande Bretagne - Arabie Saoudite.

Nouveau départ et, 3h10 plus tard, les roues du « Concorde N° 01 » retrouvaient la piste de Blagnac. Il était à peine plus de midi à Toulouse quand le F-WTSB regagnait son hangar, voisin de celui qui abritait mon « Rallye Minerva ». Transfert des bagages, après avoir remercié ceux à qui je devais cette merveilleuse évasion, et je mettais le cap sur Nice où j'avais rendez-vous à 16h30, avec mon épouse, dans l'aérogare. Je croyais avoir une marge confortable pour être ponctuel. C'était sans compter avec un « temps de chien », un vent déchaîné et - bien entendu - contraire. J'ai dû me battre pendant trois heures contre les éléments... mais tout le monde était à l'heure.

Depuis mon lever matinal, j'avais sillonné les cieux les plus divers pendant dix heures et quart.

16 mars 1977

A l'époque, les cadres du GIFAS effectuant des missions à l'étranger avaient la possibilité d'effectuer les longs déplacements en première classe. Or, en compagnie du général Raymond GUILLOU, chargé du service « Exportations » nous devions nous rendre au Nigeria pour établir des contacts avec les autorités locales, en vue d'une éventuelle opération plus importante, avec présentation de matériels.

Nous avons décidé de renoncer à ce précieux avantage sur une grande partie du voyage en faisant un détour par Dakar... pour effectuer le tronçon France-Sénégal en « Concorde ». C'est ainsi que nous avons pu savourer 2h45 de vol à bord du F-BTSC (encore!), voyageant comme des nababs, après avoir été accueillis dans le somptueux « Salon d'attente Concorde » de Roissy et bu un savoureux whisky, offert par une mignonne hôtesse au sourire « glamour ». C'est le seul et combien idyllique souvenir que je garde de cette mission cauchemar.

Ambiance bien différente à bord d'un Boeing 707 bondé, pour couvrir, en 3h35, avec escale à Monrovia (Libéria), les 2800 km séparant Dakar de Lagos. Quant au retour, à bord d'un DC.10, noyé pendant 5h35 dans un magma de passagers de toutes ethnies, bruyants, exubérants et entretenant une cacophonie digne de la plus débridée des basses-cours, je n'ai pu me remettre de l'hallucinant circuit imposé par les tatillons services de police et de douane, débordés par la horde de passagers, convoqués à minuit en vue du départ simultané de trois long-courriers pour des destinations différentes!

Il y avait heureusement la perspective du retour en « Concorde

27 décembre 1986

Au terme d'un court séjour en Guadeloupe, c'est à bord du « Concorde N° 5 », F-BVFA, que nous sommes rentrés en France. J'ignorais alors que cet avion terminerait sa carrière, aux couleurs d'Air France, au Smithsonian Muséum de Washington. Et qu'au terme de son dernier voyage, le 12 juin 2003, il aurait totalisé 17824 heures de vol, chiffre le plus élevé pour les supersoniques d'Air France.

Ce jour-là, tous les sièges sont occupés en ce début d'après-midi. Le nez collé au hublot - nettement plus petit que ceux des prototypes - je savoure l'observation du ciel qui, à haute altitude dans les zones tropicales, est peuplé de hauts nuages verticaux. Ils se dressent comme des elfes enneigés, en suspens dans l'atmosphère, colorés de quelques reflets rosés par le soleil. Beaucoup plus bas, l'océan, comme un miroir teinté, en recueille les ombres ténues.

Cette féerie laisse totalement indifférents deux garçons d'une douzaine d'années, assis devant nous, et qui, penchés sur leurs feuilles quadrillées, se livrent une farouche bataille navale. Aussi à l'aise que dans un wagon de la SNCF, ils ne regardent même pas le panneau machmètre de la cabine! Rien ne leur semble plus naturel que d'être véhiculés à Mach 2. Quelle peut être la réaction de leurs grands parents assis, deux fauteuils plus loin, qui espéraient peut-être un peu d'enthousiasme en retour du somptueux cadeau supersonique qu'ils leur avaient offert?

Cette apathie de jeunes comblés m'a d'abord révolté, puis j'ai réfléchi, ça m'arrive encore! Après tout, cette attitude n'était-elle pas, implicitement, un éblouissant hommage à ceux qui ont réussi à offrir à des passagers un avion plus de deux fois plus rapide que les appareils en service et ceci, sans modifier ni leurs sensations, ni leurs habitudes? Une sorte de « miracle » passé inaperçu.

Après une étape de 2 h 30 nous conduisant aux Açores pour une escale de ravitaillement sur l'aéroport de Santa-Maria, il suffit de 1 h45 de vol pour rejoindre Roissy, de nuit, puisque le soleil avait fui à l'inverse de notre cap.

Ayant eu l'audace, bien avant cette évasion, de me faire « pistonner » auprès de l'équipage, celui-ci me convoqua une demi-heure avant l'atterrissage ce qui me permit de suivre la phase de décélération et la longue approche, avec en toile de fond, le scintillement des lumières révélant les zones habitées, avant d'atteindre le voile fluorescent nimbant majestueusement la capitale. En approche finale, le nez abaissé,

les informations du tableau de bord sont complétées des précisions radio et orales données par le mécanicien au pilote, notamment en égrainant les altitudes. Cette fin de vol me gratifia d'une nouvelle expérience en « Concorde ».

5 mars 1995

Aux vols commerciaux réguliers des « Concorde » d'Air France, s'ajoutèrent des charters, généralement affrétés par des agences de voyage, proposant des tours du monde à étapes et des records de vitesse pour ceinturer la planète. Il y eut également des vols d'une heure environ, baptisés « boucles », sortes de « baptêmes supersoniques » proposés à des enthousiastes assoiffés de nouveauté.

Joseph TOROSSIAN, prolifique organisateur de la majorité de ces vols au départ de Roissy, m'invita souvent à des journées comprenant un déjeuner et de courtes mini conférences pour créer un climat convivial avant les vols.

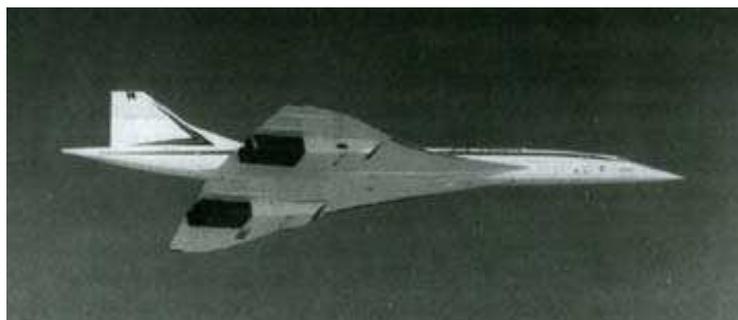
Le 5 mars 1995, il m'offrit même de me joindre aux passagers.

Je garde le souvenir de cette journée pour plusieurs raisons. D'abord, parce qu'ayant remarqué un garçon d'une dizaine d'années rayonnant de joie à l'idée de voler en « Concorde », je le fis venir au micro pour un court dialogue au cours duquel je pus lui confier : *« Tout à l'heure, tu vas voler à Mach 2. Mais, dans quelques années, la carrière de « Concorde » prendra fin, inéluctablement. Alors, tes camarades qui n'ont pas eu ta chance, n'auront plus la possibilité de faire un vol supersonique car il se passera bien des années avant que « Concorde » ait un successeur. Les coûts et les délais d'étude et de fabrication de cette « relève » sont des obstacles difficiles à maîtriser, même pour un programme mené dans le cadre d'une coopération internationale ».*

Seconde surprise de la journée : l'ami TOROSSIAN avait, comme invité d'honneur, Yves KERHERVE, chef pilote d'essais de Dassault, que ses démonstrations en « Rafale » ont rendu célèbre. Pour la première fois sans doute, il vole au-delà du mur du son... en vêtements civils, sans la combinaison pressurisée et le casque coutumiers de ses vols supersoniques.

Ainsi va la vie. Tout à un commencement et une fin. C'était inévitable, « Concorde » ne pouvait échapper à cette loi. En revanche, dans l'histoire du progrès, c'est la première fois en matière de transport, qu'après un bond de vitesse spectaculaire, un retour à la « case départ » est devenu inéluctable. On avait réussi à mettre New York à 3h15 de Paris... Les plus récents long-courriers mettent désormais deux **fois** plus de temps.

Jacques Noetinger



Décès de Jean Claude Lalanne le samedi 23 avril 2005, à l'âge de 74 ans.

Veillez trouver ci dessous un extrait des paroles prononcées par Raymond Machavoine lors de la cérémonie qui s'est déroulée le 28 avril.



Notre ami Jean Claude nous a précédé dans ce dernier voyage, après un long combat silencieux.

Toujours enthousiaste, et sans doute à cause de ses problèmes de santé, il semblait savourer la vie avec un immense plaisir. "La vie est belle à vivre" se plaisait il à dire.

Il était né en décembre 1930. Dès l'âge de 13 ans, sa fibre aéronautique se met à vibrer. Au cours de ses études secondaires, il pratique le vol à voile sur l'aérodrome de Persan Beaumont. L'année 1949 sera décisive; reçu au concours de l'Armée de l'Air, il débute un stage de sélection en vol à Saint Yan

(4ème trimestre 1949).

Puis les évènements s'enchaînent :

- Début 1950, départ pour Marrakech en école de pilotage.
- Début 1951, stage multi moteurs à Avord et obtention du brevet de pilote militaire.
- Début 1952, affectation au Groupe "Maine" (Le Bourget) et stage au CIET, Centre d'Instruction des Equipages de Transport, à Toulouse Francazal.
- Mi 1952, départ en Indochine pour 18 mois (DC3, Ju 52). Parachutage sur Dien Bien Phu. Médaille militaire avec citations.
- 1954, retour en France et affectation à Pau.
- Septembre 1955, admis au concours d'entrée à Air France, Jean Claude vole en tant qu'Officier Pilote sur DC3, Constellation, Super Constellation et Vickers, jusqu'en 1961.
- Fin 1961, il est lâché CDB sur B763 (Breguet Deux Ponts) et affecté au Secteur d'Alger sur B763 et DC4.

Sa carrière CDB se poursuit ensuite sur Caravelle (1966), B707 (1969), B747 (1978) et Concorde (1984).

Peu après son lâcher CDB Concorde, la maladie le frappe.

C'est avec beaucoup de courage, que durant une année, il subit un traitement très éprouvant. Grâce à son optimisme et sa rage de vivre, il reprend sa fonction de CDB sur Concorde.

Il effectue plusieurs tours du monde sur le "bel oiseau blanc" et participe à un stage de qualification pilote privé hélicoptère. Il est le premier à passer en dessous des 3 heures sur New York - Paris (record officieux) en 2 heures et 59 minutes (OPL Claude Durieux OMN Georges Moustiers).

Retraité depuis décembre 1990, Jean Claude a vécu une belle vie d'homme, une carrière aéronautique irréprochable, avec dévouement et compétence. Pour nous tous, il restera un exemple de courage et d'optimisme devant l'adversité de la vie.

Nous partageons l'immense peine de Mariette et de sa famille et les assurons de notre grande sympathie.

« Adieu Jean Claude »

Raymond Machavoine

Notice Biographique de Georges BARRIERE

Georges BARRIERE est décédé à Bordeaux le 06 mars 2005.

Né en 1924, Ingénieur Sup'Aéro ; toute la première partie de sa carrière fut consacrée aux Essais en Vol.

D'abord sous l'autorité de Pierre NADOT, il fut Ingénieur d'essais des programmes BAROUDEUR et DURANDAL, assurant la fonction de chef de la base d'essais en Vol de la Société à ISTRES.

Après l'abandon du programme VOLTIGEUR et la fermeture de cette base annexe, il rejoint TOULOUSE où A.TURCAT, successeur de P.NADOT, le prend comme adjoint direct pour assurer la responsabilité des départements techniques – MESURES et EXPLOITATION –

Tout était à reprendre par rapport aux expériences CARAVELLE pour relever le défi de la mise au point et de la certification CONCORDE.

Grâce à l'efficacité de ce support technique il fut possible de conduire les essais en vol avec une remarquable efficacité.

En 1976, après la Certification et la mise en service commercial, Georges BARRIERE fut nommé Directeur Général puis Président de la filiale SOCEA à ROCHEFORT.

Dans sa carrière, les quatorze années consacrées en grande partie à CONCORDE l'avaient profondément marqué et il avait conservé de solides liens d'amitié avec ceux qui avaient participé avec lui à cette grande aventure.

Adhérent de l'A.P.CO.S, il assistait chaque année au repas Toulousain d'Octobre sauf en 2004 où son état de santé s'était déjà profondément dégradé.

Avec Georges vient de nous quitter un des acteurs de premier plan du Développement de CONCORDE.

Henri Perrier

**L'A.P.CO.S adresse aux familles et à leurs proches, ses très sincères
condoléances**

Adieu les Amis.



LA COMMISSION CONF-EXPO

Exposition "100 passagers, Mach 2, Paris New York".

Comme l'indique son titre, cette exposition veut montrer qu'il fallait résoudre cette difficile équation pour réussir Concorde. Il existait des avions qui volaient à Mach 2, d'autres qui faisaient Paris New York, mais faire les 2 en même temps tout en emmenant 100 passagers voilà le challenge.

Coordonnés par Alain Piccinini, les travaux avancent bien et devraient pouvoir être finalisés début novembre. Il s'agira alors, avec le projet « sous le bras » de trouver les établissements intéressés par une telle manifestation. Cette exposition se présentera sous la forme d'une vingtaine de panneaux comprenant du texte, des images et des schémas explicatifs auxquels pourront éventuellement être associés des pièces Concorde.

La difficulté principale a été de rédiger des textes courts expliquant des phénomènes aussi complexes que le bang sonique ou le fonctionnement d'un Olympus. La difficulté pour les rédacteurs : faire court mais exact.

Nous espérons que l'A.P.CO.S pourra présenter en 2006, année anniversaire du premier vol en ligne, une exposition originale sur le bel Oiseau.

Le site Internet (apcos.free.fr)

Ce site est, pour l'instant, réservé aux adhérents, en attendant que nous ayons atteint le stade de maturité nécessaire nous permettant d'autoriser l'accès à tous les internautes.

Depuis son ouverture le 19 mars, le site n'a pas fait l'objet de grandes modifications vu de l'extérieur. En revanche nous avons amélioré nos modes de fonctionnement et Yannick Pluchon peut à présent intervenir directement sur le site pour faire des modifications ou des ajouts sans passer par le Webmestre. Ceci nous permettra d'être très réactifs.

Le trombinoscope se garnit gentiment. N'hésitez pas à vous inscrire cela nous permet de mieux nous connaître et facilite les prises de contact. Dans ce trombinoscope, nous avons créé la rubrique « en savoir plus » qui permet à chaque adhérent d'en dire plus sur lui. Si vous voulez renseigner cette rubrique faites le par courriel envoyé à l'A.P.CO.S (apcos@free.fr)

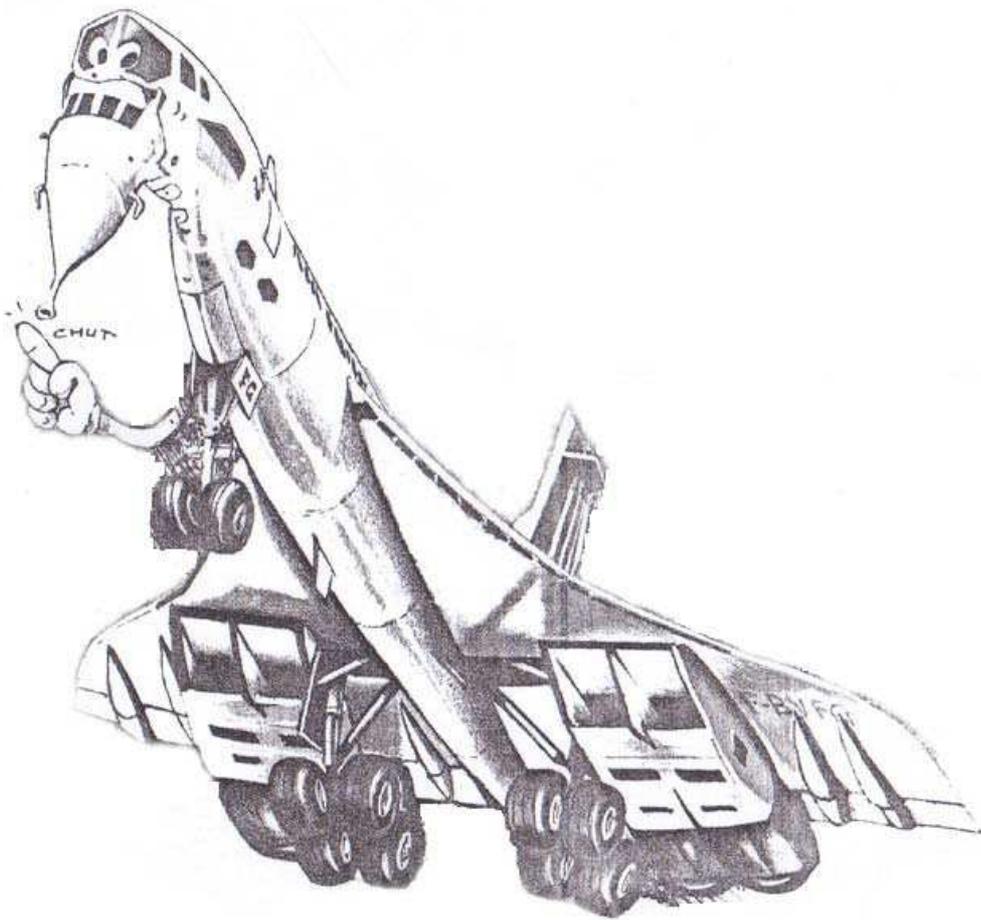
Les conférences.

Ce projet sera mis à l'ordre du jour 2006, après que notre première exposition ait vu le jour. C'est un sujet plus complexe mais pour lequel Gérard Duval a plein d'idées.

Pierre Grange



...Le Commission Conf-Expo poursuit son travail.. dans le plus grand secret... !



- INFORMATIONS UTILES -



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

Cher(e) Ami(e),

Cotisation 2006 = 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**

Pour ceux qui règlent par chèque bancaire, veuillez libeller celui-ci à l'ordre de **l'A.P.CO.S.** et l'adresser à :

**Hubert MICHAUT
18, rue André Le Nôtre
91540 MENNECY**

Pour les cotisations 2006 et les suivantes, vous ne recevrez plus le timbre justifiant du règlement de la cotisation de l'année, car sa mise en oeuvre s'avère trop complexe par rapport avec sa nécessité. 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.

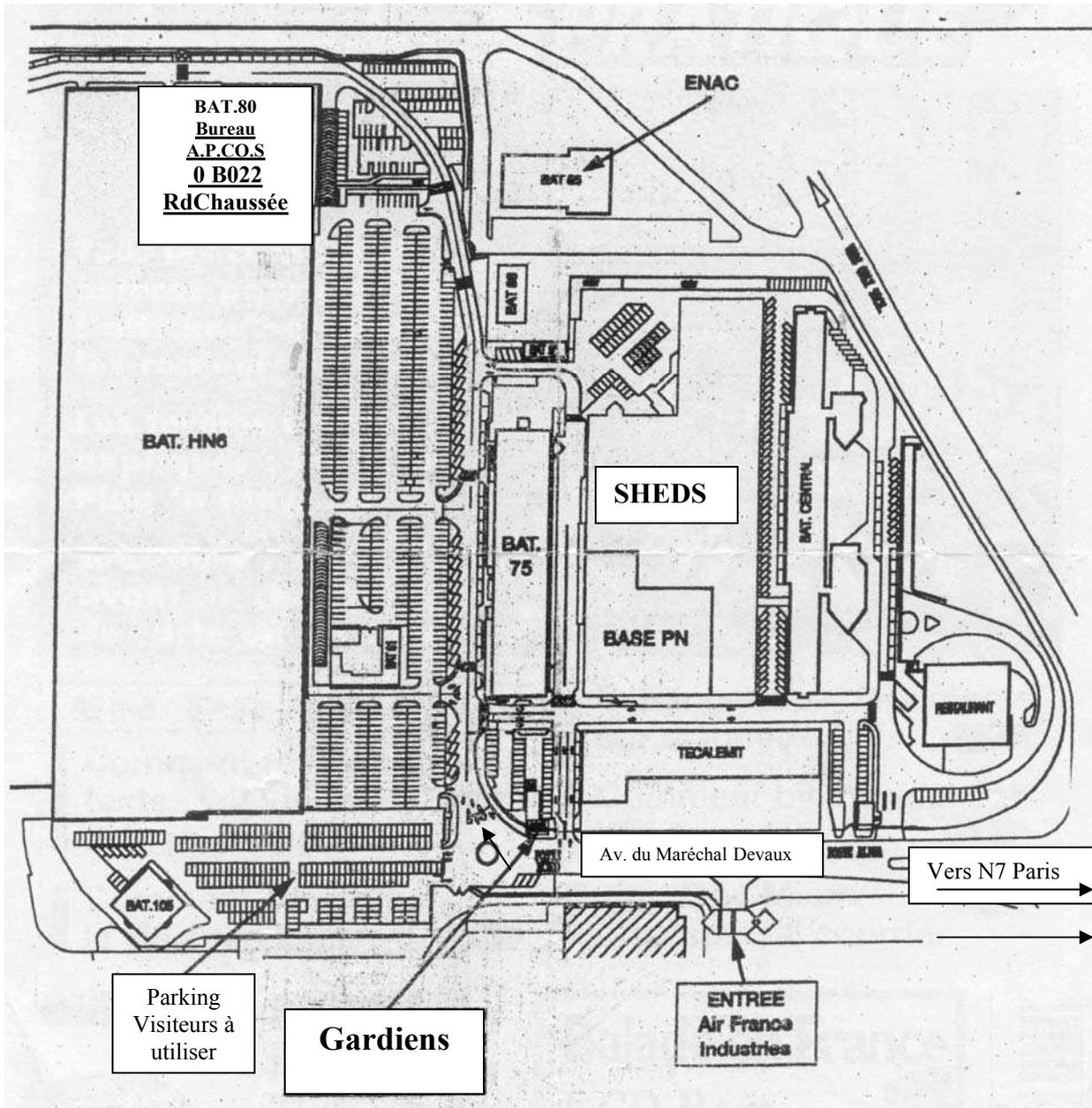
Nous vous rappelons que la cotisation est exigible entre **le 01 janvier et le 31 mars** de l'année et que son versement conditionne sa participation au vote de l'Assemblée Générale.

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
Le trésorier : *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 aux essais de correspondance E-Mail que j'ai fait durant les mois écoulés environ 85% d'internautes ont accusé réception. Merci.

Ceux-ci forment maintenant un groupe suffisamment fiable pour communiquer avec eux par la voie du « Courriel ». L'A.P.CO.S pourra leur envoyer certaines informations qui avant se transmettaient par voie postale. Ainsi des facilités et des économies d'affranchissement seront faites.

Pour qu'il n'y ait pas de contretemps

1. Lire ses messages **au moins une fois par jour**, comme chacun d'entre nous fait pour son courrier postal.

L'avantage de l'e-mail, est même qu'à distance de son propre PC, on peut prendre connaissance de ses messages.

- Pour cela il suffit d'un ordinateur connecté à Internet (Cyber Café ou PC avec connexion Internet chez un ami)
- **Connaître son adresse e-mail et son mot de passe de messagerie**

2. Envoyer un accusé de réception par un petit message ou en utilisant le mode « répondre à l'expéditeur »(Outlook Express) et répondre OUI à la demande d'AR lorsque vous allez ouvrir le message.

Actuellement nous avons connaissance d'environ 75 adresses e-mail sur 250 adhérents que nous sommes. Nous ne pouvons que vous encourager, quelque soit votre âge, à avoir une connexion ADSL Internet. C'est FAN-TAS-TIQUE !!

Toutefois, l'accord de chaque internautes pour ce mode de communication, sera demandé auparavant.

Nous sommes donc maintenant, à Paray, connecté à Internet Nous avons une connexion du Type ADSL haut débit 512 K. Notre fournisseur d'accès (FAI)est Wanadoo.

Comme prévu nous avons créé un site A.P.CO.S hébergé par Free, accessible pour le moment aux adhérents seulement. Les maîtres d'œuvre sont plus spécialement Pierre Grange et Yannick Pluchon.

L'adresse du site est ci-dessous. Pour les internautes le mot de passe vous a été précisé par courriel. Les non internautes ou les nouveaux internautes qui veulent le connaître doivent prendre contact avec l'A.P.CO.S.

Afin d'alimenter sur notre site « Internet adhérents », la rubrique « trombinoscope » nous vous demandons **à toutes et à tous** de bien vouloir nous fournir une photo, avec les dates de passage auprès de Concorde et votre fonction, votre autorisation de figurer sur le site ainsi que votre adresse e-mail si vous en avez une. Merci

A bientôt sur le Net !

H.Michaut

Quelques sites **Concorde**:

<http://apcos.free.fr>

Le site en construction de l'A.P.CO.S

<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.

<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/>

Sites aviation:

Musée de l'Air et de l'Espace : <http://www.mae.org/>
Ariane espace: <http://www.arianespace.com/site/index2.html>
BEA (Bureau d'enquête accidents) : <http://www.bea-fr.org/>

Pour les nouveaux internautes, merci de transmettre votre adresse e-mail à :
apcos@free.fr

PROGRAMME DES DIFFERENTES MANIFESTATIONS PREVUES POUR FIN 2005 et 2006

FIN 2005

18 OCTOBRE REUNION BUREAU 10H PARAY.
22 OCTOBRE REPAS TOULOUSE GOLF de SHEIL
25 OCTOBRE CONS.ADM. « Le LUTECE »10H
02 NOVEMBRE REUNION BUREAU 10H PARAY.
10 NOVEMBRE SORTIE LES THERMES de CLUNY 10H00(25 personnes)
15 NOVEMBRE REUNION BUREAU 10H PARAY.
06 DECEMBRE REUNION BUREAU 10H PARAY.
15 DECEMBRE SORTIE Musée de l'ÉCOLE VETERINAIRE Maisons Alfort
20 DECEMBRE REUNION BUREAU 10H PARAY

2006

03 JANVIER REUNION BUREAU 10H PARAY.
17 JANVIER REUNION BUREAU 10H PARAY
21 JANVIER DINER ANNIVERSAIRE au SENAT 18H00/18H30
07 FEVRIER REUNION BUREAU 10H PARAY
20 FEVRIER SORTIE DROUOT.11H30 (40 personnes)
21 FEVRIER REUNION BUREAU 10H PARAY
28 FEVRIER CONS.ADM. « Le LUTECE »10H
07 MARS REUNION BUREAU 10H PARAY.
21 MARS REUNION BUREAU 10H PARAY.
04 AVRIL REUNION BUREAU 10H PARAY.
18 AVRIL ASSEMBLEE GENERALE La Mutualité 09H30. 13H Déjeuner sur place
02 MAI REUNION BUREAU 10H PARAY.
16 MAI REUNION BUREAU 10H PARAY.
27 MAI au 3JUN SORTIE TYROL et BAVIERE
06 JUIN REUNION BUREAU 10H PARAY.
20 JUIN REUNION BUREAU 10H PARAY.

VACANCES

04 JUILLET REUNION BUREAU 10H PARAY.
01 AOUT REUNION BUREAU 10H PARAY.
09 SEPTEMBRE SORTIE MADERE 8 Jours/7 Nuits

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(e)s.

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 Paray : apcos@free.fr

Paris le 01 octobre 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

