

L'ATTERRISSAGE

N°26 – JANVIER 2008

BULLETIN DE L'
ASSOCIATION DES ANCIENS
CADRES ET
ASSIMILÉS DES SOCIÉTÉS
MESSIER

Si vous voulez : - Ecrire au bureau : bureau@acam.asso.fr
- Consulter le site internet ACAM : <http://www.acam.asso.fr>

EDITO

Le progrès

Vivons nous dans une société en progrès ? Si la question est simple, la réponse n'est pas évidente. Si l'on considère la technique, la réponse est évidemment oui. En revanche si l'on regarde l'utilisation faite des nouvelles technologies, on est pour le moins dubitatif. L'art de vivre que nous ont légué nos anciens est de plus en plus grignoté par les nouvelles conventions au détriment des valeurs traditionnelles de notre société.

Il n'y a pas si longtemps un concierge connaissait tous les habitants de son immeuble, ce qui créait une petite communauté. Maintenant c'est souvent un digicode qui le remplace. Est-ce un progrès ? A l'usage, et pour ma part, j'en doute.

Avec le téléphone portable sont apparus les « sms », dont on constate les effets négatifs pour beaucoup de nos jeunes qui sont incapables de rédiger une lettre avec une orthographe correcte. Là encore, est-ce un progrès ?

Autre exemple : la mode est aux écrans de télévision plats, haute définition. Certes, la qualité de l'image est bien meilleure mais est-ce un progrès pour la qualité des programmes diffusés ?

Désormais pour communiquer avec les divers organismes, dont nous dépendons, il est de plus en plus rare de tomber sur des standardistes capables de nous orienter immédiatement vers le bon interlocuteur. Est-ce un progrès de tomber sur un serveur vocal qui vous dit : « Tapez 1, ... puis tapez votre numéro de ..., numéro que vous n'avez, bien sûr, pas sous les yeux. Il faut donc recommencer le jeu de piste et pendant tout ce temps là, la facturation du téléphone défile ! Pourquoi cette évolution de la société ? Mais pour une question de rentabilité financière. Ainsi l'argent s'installe partout au détriment des relations humaines.

En conclusion, si on n'accepte pas cette lente dérive, il est impératif de réagir vigoureusement pour restaurer une échelle des vraies valeurs dans le cadre des associations et auprès de nos élus.

Je vous invite à me faire part de vos réactions sur ce sujet dans le courrier des lecteurs du prochain bulletin.

PIERRE DAL SOGLIO

LE MOT DU PRÉSIDENT

En cette fin d'année, je me sens morose. Ce n'est pourtant pas l'arrivée des frimas qui me rend ainsi, ni le fait que les bleus n'aient même pas gagné la petite finale. Ce ne sont pas d'avantage les grèves dans les transports publics, n'ayant plus l'obligation de me rendre à mon travail aux heures de pointe. L'augmentation du prix de la baguette ? J'en mange moins pour ne pas grossir. Alors celui de l'essence ? Il paraît que c'est un bien pour l'amélioration de la couche d'ozone.

Non, ce qui me rend d'humeur aussi chagrine c'est que nous n'avons plus de PDF (Première Dame de France). Nous sommes un peu orphelins. Les sourires de Cécilia, même rares, nous auraient aidés à encaisser les dures réalités des réformes préparées par l'équipe de son mari. Et avez vous songé aux problèmes posés au Protocole lorsqu'il s'agit de trouver qui placer à la droite de l'invité de marque dans une réception officielle.

C'était la PDF qui animait le Noël des petits à l'Elysée. Tout le monde a en mémoire l'omniprésence à ces festivités de Tante Yvonne ou d'Anne-Aymonne, qui intervenaient sur le choix des jouets à offrir. Comment cela va-t'il se passer maintenant ?

Ah la dure réalité des dernières campagnes présidentielles en France ! Les couples célèbres (Ségolène et François, Cecilia et Nicolas), se sont brisés face aux besoins d'ubiquité des candidats. Auparavant, les femmes des présidents montraient plus de patience face à l'adversité. Pour combien de temps seront nous privés de PDF ? Et supposons qu'en 2012, Monsieur Delanoé remporte les élections. Aurons-nous un PHF (Premier Homme de France) ?

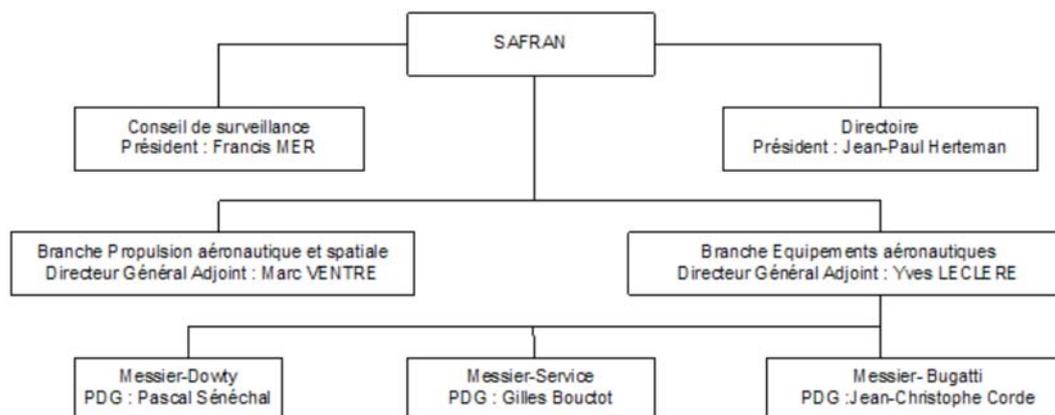
Mais trêve de billevesée ! Mon archange et Saint-Patron, Gabriel, (je sévis toujours dans l'arme des Transmissions), celui qui fait les annonces les plus inattendues, est venu me reconforter et m'a susurré qu'une certaine brune, Carla, pourrait très vite venir remplir ce vide constitutionnel, en apportant avec elle le charme et la beauté. Comme quoi, tout finit en chansons.

En conséquence, j'espère que vous aurez passé de très bonnes fêtes de fin d'année et je souhaite à tous que l'année 2008 vous apporte beaucoup de bonheur, entourés des êtres qui vous sont chers, et qu'elle vous maintienne dans une santé des plus florissantes pour vous permettre de participer activement à nos voyages et à nos sorties.

ROGER LAFONTA

NOUVELLES DU GROUPE SAFRAN

Quels sont les responsables de notre ancienne Société Messier ?



Dernière minute (le 25/01/2008), hors bulletin :

Gilles Bouctot, 48 ans, est nommé adjoint au directeur général adjoint du Groupe en charge de la Branche Equipements. Il sera responsable de la Stratégie et des Opérations. Cette nomination prend effet le 1er février 2008.

Joël Berkoukchi, 42 ans, sera proposé président-directeur général de Messier Services International. Le Conseil d'Administration de cette société sera appelé à se prononcer sur cette désignation qui prendrait effet au 1er février 2008

De nouveaux moyens ont été inaugurés :

Messier-Dowty : a inauguré le 8/10/2007 son centre d'essais de 1200 m² dédié au système d'atterrissage de l'avion de transport militaire A 400M. Le banc d'essais permet de réaliser les essais de fonctionnement et d'endurance des systèmes d'abaissement (baraquage), de descente, de relevage et d'orientation. Les systèmes hydrauliques avioniques et électriques de l'avion sont représentatifs de l'avion réel.

Messier-Service : a inauguré le 10/10/2007 une nouvelle usine de 10 000 m² à Queretaro au Mexique pour assurer la maintenance et la réparation des trains d'atterrissage et des équipements associés des appareils : DHC-8, Airbus A300, famille A320,A330,A340 et BOEING 737 NG.

Mutuelle SAFRAN : Actuellement aucun syndicat n'a signé le projet qui a été élaboré. Madame Castéra, DRH de SAFRAN, a stoppé les négociations, estimant ne plus pouvoir aller au-delà du document actuel. Le dossier est en attente, ce que déplore la Société Mutualiste du personnel SNECMA.

NOTRE REPAS DE FIN D'ANNEE

Mardi 11 décembre 2007, nous nous retrouvâmes 43 anciens, anciennes et conjoints, à participer à ce repas dans le cadre magnifique du "Train Bleu" à la Gare de Lyon. Dans une ambiance très conviviale, de nombreux souvenirs furent évoqués et les présents échangèrent des informations sur les absents qui n'avaient pu être parmi nous et ceux dont ils avaient des nouvelles. Puis il fallu se séparer et chacun regagna ses pénates.

HISTORIQUE MESSIER

Antoine Esteban, jeune retraité passionné d'aviation, nouvel adhérent ACAM, a été chargé par Messier-Bugatti, (MM. JC Corde et F. Tarel) de préparer un document sur l'histoire de la Société Messier. Il pourrait prendre la forme d'un ouvrage à l'exemple de celui de la Société Ratier, voisine de chez Messier à Montrouge, qui a nécessité plus de 10 années de recherche pour la petite-fille du fondateur, Paulette Ratier qui a bien connu M. Lucien.

Antoine Esteban est donc à la recherche de nouveaux documents et témoignages sur George Messier et les débuts de la Société Messier. Les membres de l'ACAM peuvent peut-être lui communiquer des renseignements (précisions, anecdotes ...) et des documents d'archives. Une liste de questions a été établie. Ce questionnaire est sur le site ACAM, mais il pourra être envoyé à tous ceux qui en feront la demande à notre Secrétaire, Michel Glémarec, (n° de téléphone : 01 69 20 83 11).

VOYAGE DE TROIS JOURS EN BELGIQUE

Raconter en quelques lignes les trois journées, bien remplies, de nos visites de BRUXELLES, GAND, BRUGES et ANVERS est une gageure que je ne relèverai pas, aussi je recommande à tous ceux, qui ont accès au site Internet de l'ACAM, de lire le compte-rendu très documenté qu'en a fait notre Président. Je me limiterai à un résumé d'une Histoire belge.



Photo prise au Musée de l'Automobile de Bruxelles, lors de notre dernier repas, avant de nous rendre dans les bâtiments des instances européennes

Si la Belgique n'a déclaré son indépendance qu'en 1830, nos guides successifs ont pris plaisir à nous rappeler tous les liens historiques de nos deux pays en commençant par César qui conquiert la Gaule Celtique jusqu'au Rhin, puis Clovis, qui créa de nombreuses abbayes dont les moines eurent un rôle très actif sur l'environnement et Charlemagne, Empereur d'Occident, la première esquisse d'une Europe occidentale unifiée. Malheureusement le traité de Verdun, en 843, partagea cet Empire entre ses trois petits-fils. Le roi de France Charles le Chauve récupéra la rive gauche de l'Escaut. L'autre rive, celle d'ANVERS, échut à Lothaire. Ce lointain partage est encore tangible aujourd'hui : à gauche et jusqu'à la Flandre française, les grandes cités construisirent des beffrois. En Lotharingie, il n'y en a pas.

Le mariage de la fille du dernier comte de Flandre en 1369 avec Philippe le Hardi, duc de Bourgogne, réunit ces deux régions. L'accès à la mer du Nord (Bruges est face à l'estuaire de la Tamise), les liens avec le centre de l'Europe de l'Ouest, l'élevage des moutons de prés salés et la culture du coton à la source d'une industrie textile florissante, permirent à la Flandre, unie à la Bourgogne de devenir l'état le plus riche d'Europe. Au XVème siècle, Bruges avait 50 000 habitants, autant que Paris. Malheureusement les Brugeois commirent une faute impardonnable . Ils séquestrèrent Maximilien d'Autriche, qui avait voulu augmenter la pression fiscale. Ce dernier se vengea en abolissant les chartes favorables au commerce et en déplaçant à Gand tous les diplomates étrangers, qui soutenaient l'import-export de leurs commerçants. En quelques dizaines d'années Bruges périclita au profit de Gand et surtout d'Anvers.

Charles Quint naquit à GAND en 1500 et élevé en Flandre il fut avant tout un prince de Bourgogne. L'habile politique matrimoniale de son grand-père paternel Maximilien d'Autriche, époux de Marie de Bourgogne, va le porter à la tête d'un empire immense. Très jeune, il cumule les titres : empereur du Saint Empire romain germanique, prince des Pays-Bas, roi d'Espagne et roi de Sicile.

Malgré toute sa puissance, il échoua dans sa tentative de réunir les Pays-Bas et la Flandre. Quant à la France, située au milieu de tous ses territoires, grâce à François 1er et à son successeur Henri II, elle put résister aux revendications territoriales de Charles Quint et finalement récupérer la Bourgogne.

Après une courte période espagnole les Pays-Bas du Sud (Bruxelles, Gand et Anvers) se trouvèrent finalement rattachés à l'Autriche.

En 1789, la révolution brabançonne bute les autrichiens hors de Belgique. Mais ceux-ci reviennent 7 mois plus tard. Ils seront définitivement expulsés en novembre 1792 par l'armée du Nord et Danton prononcera l'annexion de la Belgique à la France. "Nous étions français !" s'exclama notre guide (simple rappel historique ou nostalgie ... ?). Les besoins de l'armée française et la création de canaux de navigation jusqu'à Anvers vont faire de la Belgique une puissante région industrielle.

En 1814, après le départ de Napoléon, pour faire barrage à la France, les Alliés poussés par les Anglais décidèrent de réunir les Pays-Bas anciennement autrichiens avec les Provinces Unies (partie septentrionale des Pays-Bas). Finalement, l'hostilité des catholiques aux néerlandais calvinistes et celle de la bourgeoisie francisée, à l'usage du néerlandais comme langue officielle, provoqua l'insurrection de Bruxelles en 1830, qui aboutit à la création du Royaume de Belgique (traité de Londres du 21 mai 1831). Comme les événements sont têtus ! Près de 2 siècles plus tard, les mêmes causes semblent produire les mêmes effets.

Après tous ces rappels du passé, évoqués pendant trois jours, on ne pouvait pas quitter Bruxelles sans évoquer le futur de notre Europe, en marche vers une union élargie. Nous sommes allés dans les bâtiments des instances européennes et après une présentation du fonctionnement de l'Union Européenne, nous avons pu assister dans le grand amphithéâtre où se réunit le Parlement Européen, à la fin d'un débat de la commission sur l'écologie.

Jean Gaumet

Visite du Musée Carnavalet

Le 27 novembre, par une belle journée d'automne, avec un magnifique ciel bleu et un froid sec, nous avons parcouru les rues de la capitale pour nous rendre au Musée Carnavalet.

Ce bâtiment fut construit au XVIème siècle (1548) et remanié au XVIIème par Mansart. Il a été la demeure de Madame de Sévigné de 1677 à 1696.

Au XIXème siècle, sous le second empire, Paris subit des remaniements très importants. La municipalité, à l'instigation du baron Haussmann, se porta acquéreur de l'hôtel, pour en faire un musée consacré à l'histoire de Paris.

L'hôtel, composé d'un corps de bâtiments droit, a été alors complété par un ensemble formant un quadrilatère. Les façades de la cour intérieure reçoivent différents vestiges des constructions détruites dans Paris.

Depuis 1989, l'hôtel Le Pelletier de Saint-Fargeau, édifié en 1688 par Pierre Buffet a été ouvert et raccordé à l'hôtel Carnavalet. C'est dans cette partie que sont exposées les collections préhistoriques et gallo-romaines.

Au cours de la visite, notre guide nous a développé, à l'aide de maquettes et de tableaux, l'évolution de la Ville du XVIème au XXème siècle.

Nous avons ainsi pu voir l'importance des transformations dans les différents quartiers et plus particulièrement dans l'île de la Cité, où nous ne reconnaissons que Notre-Dame et la Conciergerie. Cette île fut longtemps très peuplée et couverte de maisons basses et rustiques.

L'ensemble des salles que nous avons visitées est constitué de décors récupérés sur les chantiers "haussmanniens". Le mobilier, les tentures, les tableaux et autres divers décors conservés illustrent la richesse du Musée et offrent aux visiteurs un aperçu de l'intérieur des demeures du XVIème au XXème siècle.

A 12h30, nous rejoignons le "Dôme du Marais", restaurant, rue des Francs Bourgeois, dans les anciens locaux du Crédit Municipal de la Ville de Paris, qui avait besoin de s'agrandir.

Après le repas, il est possible de retourner au Musée, en visite libre, pour admirer tranquillement les tableaux et objets exposés, aperçus le matin.

Michel Videau

Page 4

 [Remonter](#)

Les premiers pas de Messier dans l'aéronautique avec le Farman F-190

Cet avion est l'un des premiers, sinon le premier (recherche en cours), équipé d'un train d'atterrissage Messier.

Il effectue son premier vol en Juillet 1928, et est certifié le 12/11/1928.

C'est un avion polyvalent : tourisme, reconnaissance, photographique, ambulance, liaison, bombardier léger, transport 4 passagers ou de fret, avec un seul pilote aux commandes et un mécanicien éventuellement.

Plusieurs moteurs sont proposés au choix : en étoile Gnome et Rhône 5ba "Titan" de 230 ch, ou Farman 230 ch., ou Renault 230 ch., ou Salmson 230 ch., ou Lorraine 240 ch., ou Hispano-Suiza 250 ch.

Il a une voilure monoplane semi-cantilever (porte à faux haubanné), construction en bois et toile, et mâts en duralumin.

Il a été produit à une soixantaine d'exemplaires en plusieurs versions F-191 à F-199 selon la motorisation et la mission.

A cette époque des « grands raids », le F-190 a ouvert de nouvelles routes vers Madagascar et Saïgon, en contribuant au développement de l'aéropostale et des services de fret. Parmi ceux-ci on peut noter :

- Le F-190 n°4 participe notamment du 29/01/1929 au 29/03/1929 à la mission Air Afrique de 15 000 km.

- Le F-190 n°11 avec l'équipage français du Commandant Bailly Latiérou et Moussot, du 26/03/1929 au 20/04/1929 effectue la liaison Paris-Saïgon en 10 jours (78h 35 min) et Saïgon-Paris en 9 jours (84h 25 min).

- En 1930 Maurice Noguès (1889-1934) premier directeur général adjoint d'Air France, relie la France à l'Extrême-Orient à bord du Farman 190 F-AJLL. Il arrive à Saïgon le 9/03/1930 après un voyage de 27 jours. C'est le début de la « ligne Noguès » d'Air France.

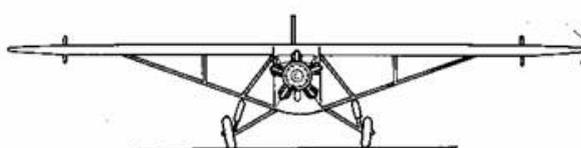
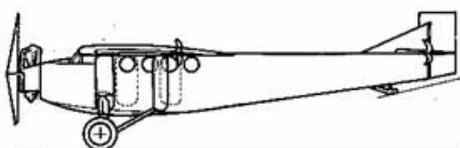
- Du 3/04/1931 au 17/07/1931, le F-197 n°6 accomplit un périple complet autour du continent africain, couvrant une distance de 35 961 km.

- Le 17/04/1932, le F-190 « Le Marcel Lalouette » à moteur Lorraine de 300 ch. piloté par Goulette et Salel, effectue les 9 380 km qui séparent Paris du Cap en moins de 4 jours.

- En mars 1934, Edouard Alfred Corniglion-Molinier en compagnie de Maillard emmènent André Malraux survoler le désert du Yémen à la recherche de la mystérieuse capitale de la reine de Saba. Une image apparaît furtivement mais le F-190 ne peut atterrir. Au retour, l'avion est pris dans un cyclone « C'est là que j'ai rencontré pour la première fois l'expérience du « retour sur la terre » qui a joué un grand rôle dans ma vie et que j'ai tenté plusieurs fois de transmettre. C'est aussi celle de tout homme qui retrouve sa civilisation après avoir été lié à une autre... » (extrait - Antimémoires - André Malraux)

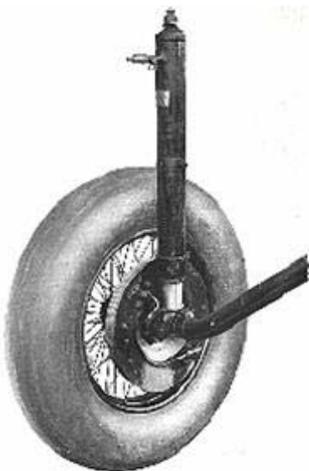


André Malraux devant le F-190 avec Corniglion-Molinier en 1934



. Caractéristiques F-190 : envergure 14,10 m, longueur 9 m, hauteur 3 m, surface alaire 40 m², masse à vide 1030 kg, masse maxi 1800 kg. Performances : vitesse maxi 180 km/h, vitesse de croisière 160 km/h, distance franchissable 800 km, plafond 5 000 m.

kg. . Performances . vitesse maxi 160 km/h, vitesse de croisière 100 km/h, distance franchissable 600 km, plafond 5 000 m. .
Caractéristiques F-196 à moteur Gnome et Rhône 7Kbr de 300 ch : envergure 15,70 m, longueur 10,20 m, hauteur 2,58 m, surface alaire
40 m², masse maxi 1800 kg. . Performances F-196 à moteur Gnome et Rhône 7Kbr de 300 ch : vitesse maxi 215 km/h, distance
franchissable 800 km, plafond 7 000 m.



. Train d'atterrissage : classique fixe sans essieu, à débattement latéral; les amortisseurs oléopneumatiques indépendants Messier assurent l'autonomie des suspensions gauche et droite. Freins à tambour Messier, roues à rayons, pneus 750x150 mm Le brevet Messier 687 045 du 20/12/1929 concernant un perfectionnement au train d'atterrissage est appliqué sur cet avion. Cette description, ainsi que beaucoup d'autres sont consultables sur le site ACAM : www.acam.asso.fr

Michel Glémarec

Annexe

[Remonter](#)

L'ATTERRISSAGE

N°25 – JUILLET 2007

BULLETIN DE L'
ASSOCIATION DES ANCIENS
CADRES ET.....
ASSIMILÉS DES SOCIÉTÉS
MESSIER

Si vous voulez :- Ecrire au bureau : bureau@acam.asso.fr
- Consulter le site internet ACAM : www.acam.asso.fr

Le mot du Président

Après le salon de l'aviation d'affaires, qui s'est tenu à Genève en mai, vint celui du Bourget du 17 au 24 juin 2007. L'avion qui m'aura le plus fait rêver lors de ces deux salons, est le nouveau Falcon 7X du groupe Dassault. Capable de franchir 11 000 km avec 8 personnes à bord et 3 membres d'équipage, je me vois déjà aller déjeuner à San Francisco, y passer l'après midi et revenir pour le soir à Paris. Le prix catalogue : 42 millions de dollars (mais en euros ça fait beaucoup moins). Le premier exemplaire vient d'être livré début juin au groupe Chagoury, et il y en a déjà 165 de commandés. Alors dépêchez vous de passer commande si vous voulez être servis rapidement.

Un petit problème de financement ? Pensez au nouveau prêt viager-hypothécaire mis en place spécialement pour les retraités. Ah ! Je vois déjà percer, dans votre œil humide, le regret de ne pas avoir demandé, tels Noël Forgeard ou Jean-Paul Gut, le parachute doré qui vous revenait en quittant Messier. Vous seriez riches ! Et comme disait le banquier Paul Laffite : « Un idiot riche est un riche, mais un idiot pauvre reste un idiot ». Rappelez-vous aussi cette pensée de Barenton confiseur : « Il y a des gens dont la puissance est faite de tout l'argent qu'ils ont prêté ; il y en a d'autres dont toute la force est dans l'argent qu'ils doivent aux autres ». Soyez sans complexes !

Ce qui est remarquable, paraît-il sur cet avion, c'est qu'il possède des commandes électriques comme les derniers Airbus, et qu'il a été entièrement conçu et développé de *manière virtuelle*. J'avoue que ce dernier point m'inquiète un peu. Va-t-il jouer les passe-montagne ? Je préfère le concret et passer par-dessus les montagnes.

J'espère que ceux qui, heureux comme moi, sont allés au salon du Bourget et ont admiré cet avion ainsi que, dans une toute autre gamme, l'A380, s'en sont retournés chez eux tout fiers de la technologie française.

Je vous souhaite donc à tous de très bonnes vacances, en Falcon 7X naturellement.

Roger LAFONTA

Page 1

10 ans après

Le 3 décembre 2006 après-midi je me rends à la station RER Port-Royal où va avoir lieu une cérémonie pour commémorer les 10 ans de l'attentat qui a eu lieu le 03/12/1996 en mémoire des 4 morts et 170 blessés provoqués par ce carnage. Environ 250 à 300 personnes se pressent sur les lieux dont quelques personnalités.

Juste avant cette cérémonie où je devais prendre la parole pour témoigner, je suis abordé par un homme en civil aux allures à la fois sportives et décidées. Il me tend la main. et me dit "Bonjour Monsieur DANTON, vous ne me reconnaissez pas ?"

Surpris je réfléchis et lui fait part de mon regret. Il ajoute

"Je vous ai reconnu à votre regard qui m'a marqué pour toujours. En effet lors de (attentat j'étais capitaine des pompiers de Paris et j'ai été le premier à tenter de pénétrer dans les décombres du wagon qui avait explosé. C'était un enfer de débris, de fumée, de cris et je vous découvre sous les débris enchevêtrés, le visage noirci, bridé et couvert de sang. Mais j'ai rencontré votre regard à la fois calme et vif. D'une main vous avez agrippé mon pantalon, murmurant des paroles. Voyant votre état **S** ai pensé "Pour lui c'est la fin" et j'ai commencé à dégager les morts et les blessés autour de vous. Encore une fois je vous **ai** regardé et à nouveau j'ai pensé : "Il ne peut pas s'en sortir". Et aujourd'hui je suis bouleversé en vous voyant debout bien assuré sur votre canne et je retrouve ce même regard et je comprends qu'une telle volonté, malgré les horreurs des souffrances endurées, n'avait pas abdiqué."

Mon émotion, en cet instant, était grande de découvrir un épisode inconnu de mon calvaire par cet homme ému et plein d'humanité, qui a pourtant (habitude d'être confronté à une foule de drames. Nous nous sommes quittés promettant de nous revoir.

Puis au cours de la cérémonie un jeune marocain a témoigné au sujet des deux jeunes marocains morts en face de moi lors de (attentat. Après *une* allocution émouvante et sobre il est venu, par hasard s'installer à côté de moi. Lui touchant le bras je lui apprends ma proximité de ces jeunes hommes assis en face de moi, montés deux stations plus tôt à Saint-Michel. J'ai évoqué le bonheur qu'exprimaient ces garçons, à propos de leur récent passage d'un doctorat de Sciences Physiques qui semblait s'être bien passé. Moi aussi **S** ai gardé le souvenir de ces visages épanouis et heureux juste avant leur mort, la bombe se trouvant sous leur siège. Mon interlocuteur les yeux pleins de larmes m'a remercié de lui avoir appris que son cousin et son an-i avaient éprouvés un instant de bonheur juste avant de mourir.

En fin de cérémonie nous sommes descendus sur le quai pour déposer des gerbes sous la plaque commémorative. A ce moment un métro est arrivé, déposant quelques passagers surpris et émus. Un enfant a dit à sa maman : "On peut mourir dans le métro ?" et *une* dame lui a répondu : "Non mon petit aussi longtemps que la violence sera combattue"

Jean-Yves DANTON

Témoignage lu par Monsieur DANTON au cours de la cérémonie

Le 3 décembre 1996 vers 18h à cette station de RER Port Royal, j'ai vécu (horreur d'une violence inouïe, dans des souffrances innommables, au milieu de cris et hurlements jaillissant de centaines de poitrines de femmes, d'hommes blessés, mutilés, terrorisés. Ce soir là : 4 morts et 170 blessés !

L'impensable en ce lieu, s'est pourtant produit à cause d'individus fanatiques, animés par la haine, l'intolérance et qui, pour imposer leurs idées, ont recours à ce type d'acte *odieux et lâche* puisqu'il ne frappe essentiellement que des innocents.

Malgré mes trois années d'hôpital et les conséquences provoquées par cette violence, je n'éprouve aucun esprit de haine ou de vengeance. Toutefois, je demande, avec force que les auteurs de cet acte et à quelque niveau qu'ils puissent se situer dans la société, soient activement recherchés, jugés et condamnés. Je demande aussi à la justice de mon pays de ne jamais refermer ce dossier en (absence d'identification des coupables et qu'elle poursuive la traque des terroristes en collaboration *avec les* polices et les moyens de tous *pays*. Il y va de la sécurité, de la liberté et de la dignité de (homme.

PAGE 2

 [Remonter](#)

Un point sur la mutuelle SAFRAN

Deux réunions ont eu lieu récemment avec Madame Dominique CASTERA, DRH de SAFRAN, et son adjointe Raphaëlle GIOVANNETTI : le 25 mai et le 5 juin 2007. Lors de la deuxième réunion, participaient également M. NIEL de la Mutualité Française (celle qui a été retenue dans le contrat par SAFRAN et les syndicats) et M. GUERGADIC de SIACI PRC.

Madame CASTERA a confirmé que la mutuelle SAFRAN ne serait mise en oeuvre que si tous les syndicats représentatifs signaient unanimement le projet qui leur sera soumis (auparavant elle se contentait d'une nette majorité). On en est à la 5ème version. Elle pense néanmoins que les discussions ont bien avancé et devraient permettre la signature d'un accord en juillet 2007 pour une mise en oeuvre le 1er janvier 2008.

Il est acquis que les cotisations seront identiques pour tous les retraités, quel que soit leur âge et pour les futurs retraités. Mais à prestations égales, ces cotisations seront plus élevées que pour les actifs, car la solidarité intergénérationnelle ne jouera plus.

Par rapport à l'accord de fin 2006, une troisième option est offerte aux retraités qui correspond à une "super protection" à laquelle quelques uns adhéraient *déjà*. Il est donc prévu 3 niveaux de protection

- (équivalent du ticket modérateur avec une cotisation mensuelle de 60 euros par personne, soit 120 euros pour un couple;
- des garanties supérieures, correspondant aux 20% les plus élevés de ce qui existe actuellement dans le groupe, et comparables au régime : mutuelle + CRP, avec une cotisation mensuelle de 90 euros par personne, soit 180 euros pour un couple;
- et en option, une couverture quasi-complète avec une cotisation de 107 euros par personne, soit 214 euros pour un couple.

Pour les personnes de l'Est de la France (Molsheim) qui bénéficient d'un régime spécial, ces cotisations seraient de 40 euros pour le ticket modérateur, et de 73 euros pour la 2ème catégorie. Les remboursements prévus pour les deux options de mutuelle complémentaire sont répertoriés dans le tableau page 4.

Les mutuelles actuelles, ayant accumulé quelques réserves, 5, 5 millions d'euros seraient apportés en déduction des cotisations des membres retraités sur les cinq premières années (déduction décroissante : 6 euros par personne et par mois, puis 6, 4, 4 et 2 euros la 5ème année).

Jean-Pierre MARECHAL, président de l'ACARS, a fait remarquer que les cotisations demandées étaient de 25 à 43%a plus élevées que les cotisations payées actuellement à la mutuelle familiale SNECMA (143,93 euros pour un couple) ou à la SMPS+PRC (125,93 euros).

MM. NIEL et GUERGADIC ont répondu que ces éléments étaient des prévisions qui seraient appliquées la première année, et qu'en fin d'année on recalculerait, les cotisations à appeler en fonction des résultats obtenus (bonus ou malus). Il a rappelé que les cotisations qui étaient annoncées étaient basées sur la réalité constatée aujourd'hui : c'est à dire sur 11 000 retraités SNECMA, dont 3000 ont une mutuelle complémentaire et qui sont donc gérées par les mutuelles SNECMA. L'âge moyen des retraités est de 73 ans. Des frais de gestion de 12% ont été prévus mais pourraient être réduits, estime Mme GIOVANNETTI. Pour M. GUERGADIC, Bidos semble bénéficier d'un régime plus favorable, dû peut-être au climat ou à une population de retraités plus jeune. Il n'est donc pas certain que cet avantage pourra subsister longtemps.

Une commission composée de syndicalistes et de 2 retraités pourra contrôler les comptes chaque année, et décider, avec les responsables, de la politique à suivre pour (année suivante, en revoyant si nécessaire les cotisations.

Mais attention, nous ne disposerons que de 3 mois début 2008 (à quelques exceptions près) pour nous inscrire à la mutuelle SAFRAN ou décider de rester dans notre mutuelle actuelle, qui deviendra à terme, une "mutuelle fermée". *On pourra toujours* descendre de niveau de couverture (passer de celui à 90 euros à celui à 60 euros), mais pas l'inverse, sauf la 1ère année pour ceux qui hésiteraient à prendre l'option à 107 euros.

Une notice d'information détaillée sur la future mutuelle SAFRAN devrait être diffusée à l'ensemble des retraités au cours du 4ème trimestre 2007.

Remboursements comparés des mutuelles complémentaires au 24/05/2007

BRSS = Base de Remboursement de la SS

PMSS = Plafond mensuel de la SS (2 589 €/mois en 2006)

	SS + Offre SAFRAN à 90 € (Coût par personne et par mois en 2007)	Nouvelle offre SAFRAN à 107 € Régime obligatoire + option facultative avec remboursement SS
Généraliste	170% BRSS	220% BRSS
Spécialiste	220% BRSS	320% BRSS
Actes paramédicaux	160 à 170% BRSS	320% BRSS
Soins dentaires	170% BRSS	220% BRSS
Prothèse dentaire acceptée SS	420% BRSS	545% BRSS
Implants dentaires refusés SS	0%	50% frais réels limité à 500€ et à 2 dents
Prothèse dentaire refusée SS	350 % BRSS	450% BRSS
Orthodontie acceptée SS	350 % BRSS	450% BRSS
Orthodontie refusée SS	0% BRSS	0% BRSS
Orthopédie Prothèse hors dent	565% BRSS	765% BRSS prothèse limité à 100% PMSS an
Prothèse auditive acceptée SS	565% BRSS	765% BRSS prothèse
Prothèse auditive refusée SS :	0%	limité à 100%, 4 PMSS an + coeff SS
Prothèse mammaire acceptée SS	565% BRSS	?
Prothèse mammaire refusée SS	0%	0%
Prothèse capillaire acceptée et refusée SS	300% BRSS	?
Optique acceptée SS	Monture: 65% BRSS + 107,28€ Le verre : 1815% BRSS + 45€	Monture: 6% PMSS an / personne Verres: 3,75% PMSS + 2315% BRSS / verre
Chirurgie myopie Lentilles refusées par SS	536,40 € / oeil 214,56 €	20% PMSS / oeil 10% PMSS / an / personne
Hospitalisation honoraires/forf. Forfait journalier	Frais réels 100% BRSS	Maxi: 500% BRSS 16€/jour 90% si non conventionné
Chambre particulière Transport	80,46€/ jour (idem lit sup.) 365% BRSS	3% PMSS jour 300% BRSS
Cure thermale acceptée SS Cure thermale non acceptée	65% (ou 70%) BRSS + 268,20€ 0%	10% PMSS 0%

Solution de l'énigme précédente

Un journaliste de la presse-peuple de l'époque (on est en 406 avant J.C.) avait adressé, au rédacteur en chef de son journal, un texto rédigé très rapidement de la façon suivante :

1 R, le  p
--- chez son n, i.
a

Ce qui signifiait, bien sûr : Hier le jeune Epaminondas (je n'ai pas mis nom d'as, carreau, trèfle, etc ...) a soupé (a sous p) chez son oncle Sophocle (n est mis pour *oncle sauf ocle*) sans cérémonie (en effet, le journaliste a écrit son texto "sans serrer s(m)on i").

A l'époque, Sophocle était un grand poète et un illustre tragédien très connu mais proche de sa fin, et son neveu Epaminondas, qui n'avait que 12 ans, était déjà très doué en philosophie, en maniement d'armes et en stratégie militaire. Il deviendra rapidement un grand général et fera la gloire de Thèbes avec son ami Pélopidas, comme chacun sait (s'il est grec).

Un peu d'histoire récente : Le Breguet 941

Passionné par la recherche Louis Breguet imagine dès 1948 un appareil dont les caractéristiques et les performances devaient sortir du domaine conventionnel. Il crée la notion de « l'Avion à Décollage et Atterrissage Courts » (ADAC) ou STOL en anglais « Short Take-Off and Landing ». Il trouve la solution technique et invente l'aile soufflée, en dotant le prototype de volets à « persiennes » de grande surface pouvant s'abaisser jusqu'à un angle de 97°. Les moteurs entraînent des hélices surdimensionnées qui créent une composante de sustentation. Le fonctionnement des volets devant éviter tout risque de dissymétrie un vérin unique réalisé par Jacottet-Leduc s'impose. De même la synchronisation des hélices Ratier-Figeac doit être sans faille, même dans le cas d'une panne d'un des 4 turbopropulseurs Turboméca « Turmo II ». Hispano-Suiza met au point un système de transmission unique et souple, enfin pour annuler tout effet de couple des hélices, les moteurs intérieurs tournent dans le sens des aiguilles d'une montre, les extérieurs en sens inverse.

L'aile du prototype probatoire Breguet 940 entièrement équipée est montée sur un banc pour un long programme d'essais et d'endurance, pendant que le prototype est en construction dans les ateliers de Villacoublay. Le premier vol piloté par Bernard Witt et le mécanicien Georges Evrard est effectué le 21 mai 1958 sur le terrain de Villacoublay. En 1959, de nombreux vols confirment l'intérêt de la formule et provoquent l'étonnement général lors des évolutions à basse vitesse.

Le 23 février 1960, Breguet reçoit la commande d'un prototype de définition de série, dont le dessin plus affiné doit pouvoir accueillir 48 passagers ou 7 tonnes de fret, avec une motorisation de 4 Turboméca « Turmo III D » de 1250 ch. unitaire. Cet appareil fait son premier vol le 1^{er} juin 1961 sur le terrain de Toulouse Colomiers.



McDonnell Aircraft Corporation, intrigué par ce programme révolutionnaire signe le 6 juin 1962 un important accord de coopération portant sur le Breguet 941 et ses dérivés éventuels. En 1963, le Breguet 940 et le Breguet 941 sont présentés simultanément en vol au salon du Bourget.

Pour sa tournée de démonstration aux Etats-Unis, l'appareil reçoit une nouvelle livrée et est rebaptisé « McDonnell 188 ». Il part de Toulouse le 6 juin 1964, l'équipage comprend Bernard Witt – chef pilote – Gérard Joyeuse – ingénieur navigant – Paul Jaillard – ingénieur technico-commercial -. Les présentations en vol commencent le 12 juin 1964, le rythme des démonstrations est tenu à une cadence élevée, en 32 jours, il a effectué 101 heures de vol et 312 atterrissages.

Lors d'un des derniers vols prévus, un pilote d'essais américain expérimenté, le colonel Lindgard, après une fausse manœuvre, enclenche la reverse à une dizaine de mètres d'altitude et à une vitesse de 100 km/h, l'appareil chute brutalement, l'aile droite casse, et le train d'atterrissage principal éventre le fuselage, un moteur prend feu tandis que le carburant envahit le fuselage ! La réparation se fait dans les ateliers de McDonnell mais durera 18 mois.

En novembre 1965, il rentre en révision générale après de nouveaux vols d'essais et de démonstration, il compte alors 620 heures de vol et 2 351 atterrissages effectués sur 753 terrains.

Un marché d'Etat est signé pour la fabrication de 4 avions de série, la construction du Breguet 941 série est lancée.

A l'occasion du 27^{ème} Salon du Bourget, Breguet aligne le 941 prototype et deux 941 Série pour une démonstration combinée, avec sortie de militaires en armes pour l'un et sortie de véhicules militaires pour l'autre.

Breguet met tout en œuvre et saisit toutes les occasions pour promouvoir la formule ADAC, et organise dès juillet 1968 avec McDonnell Douglas une nouvelle tournée, cette fois avec le Breguet 941 série n°2. Le but est de permettre aux compagnies Eastern Airlines, American Airlines et à la FAA d'expérimenter l'appareil dans des conditions d'exploitation commerciale.

Le 19 novembre 1968, lors des investigations de la FAA, un nouvel incident se produit sous l'action brutale d'un frein, le train Messier, dont la souplesse est appréciée, provoque un roulis sur le terrain accidenté, l'avion se penche et l'une des hélices touche le sol, perd une pale qui traverse le fuselage, blessant l'expérimentateur.

Cette campagne prend fin le 21 juin 1969, au cours des 4 mois où l'avion a été opérationnel, 350 heures de vol ont été effectuées.

Pourtant, après toutes ces démonstrations convaincantes, l'appareil ne s'est pas imposé, malgré tous les avantages qu'il procure, trop en avance sur son temps, trop d'inconnues sur le plan économique ? Il est certain que les solutions techniques adoptées sont complexes et coûteuses, entraînant une maintenance onéreuse. Trop de problèmes en zones urbaines pour l'implantation de terrains d'atterrissage et des nuisances associées ?

C'est finalement l'Armée de l'Air qui va « hériter » des 4 appareils de série, et les équipages militaires sont rapidement conquis par cet « avion miracle » qui autorise de jour comme de nuit des missions qu'aucun autre appareil ne peut effectuer dans des zones d'accès difficiles.



Breguet 941 Série



Atterrisseur principal Messier

Les derniers Breguet 941 série sont arrivés en bout de potentiel en 1974, après avoir volé et étonné pendant 14 ans.

Principales caractéristiques techniques du Breguet 941 série :

Longueur = 23,75 m, envergure = 23,40 m, hauteur = 9,65 m, surface alaire = 83,78 m², masse à vide 26 500 kg, charge marchande = 9 800 kg, vitesse de croisière = 425 km/h, vitesse maxi = 520 km/h, plafond = 6 000 m, roulement au décollage = 115 m, franchissement des 10,5 m en 215 m, atterrissage du franchissement des 15 m à l'arrêt = 185 m, dont roulement 65 m.

Conçu par Messier pour un appareil « tout terrain » ADAC, ce train tricycle a des roues « tirées » montées en bout de balancier sur toutes les jambes, pour « avaler » les irrégularités du terrain (bosses de 100 mm) et a montré toute son efficacité lors des nombreuses démonstrations d'atterrissages courts. Il est équipé de pneus basse pression pour rouler sur l'herbe ou des terrains non préparés de petites dimensions et encaissés.

Atterrisseur auxiliaire avant : à balancier portant des roues montées en diablo, amortisseur indépendant, orientable sur + ou - 65° par une commande d'orientation hydromécanique débrayable, avec anti-shimmy incorporé. Le relevage s'effectue vers l'avant, la jambe est verrouillée en position haute par un verrou sur la structure avion. La descente s'effectue « dans le vent », une contrefiche auto-briseuse à verrou automatique assure le verrouillage en position basse. Course amortisseur avant = 400 mm au centre roue, masse avec pneus 12.00-16 = 169 kg.

Atterrisseur principal : c'est le plus remarquable et original, cet atterrisseur « Jockey™ » est muni de deux balanciers avant et arrière munis de pneus montés en tandem, articulés sur un caisson comprenant l'amortisseur différentiel unique. Le relevage et la descente des balanciers dans la nacelle de fuselage, ainsi que le changement d'assiette s'effectuent grâce à un vérin incorporé dans l'amortisseur. Deux verrous sur le caisson maintiennent les balanciers en position haute. Chaque roue comporte un frein hydraulique à disques, avec dispositif de contrôle « Ministop ». Course amortisseur principal = 595 mm au centre roue, masse avec pneus 15.00-16 = 399 kg x 2

C'est pour cet avion que le rédacteur a eu l'honneur de dessiner sa première grosse pièce au B.E. structures, sous le contrôle et la direction de MM Ferarios, Collin et Sireix, le caisson de l'atterrisseur principal, matricé et usiné, ce qui explique le choix de cette description.

Ce texte et bien d'autres sont visibles sur le site ACAM : www.acam.asso.fr « Historique du train d'atterrissage et de l'aviation ».

Glémarec Michel

L'ATTERRISSAGE

N°24 – JANVIER 2007

BULLETIN DE L'
ASSOCIATION DES ANCIENS
CADRES ET.....
ASSIMILÉS DES SOCIÉTÉS
MESSIER

Si vous voulez :- Ecrire au bureau : bureau@acam.asso.fr
- Consulter le site internet ACAM : <http://www.acam.asso.fr>

EDITO

Pouvoir et illusion

Depuis l'origine de l'humanité certains individus ont été dotés de dons particuliers : curiosité, observation de la nature, habileté manuelle et intellectuelle. Ceux, qui en étaient conscients ont essayé d'en profiter. Par exemple, la connaissance des végétaux les a amené à constater que certaines plantes avaient des pouvoirs de guérison ou l'inverse ! Ainsi sont apparus des guérisseurs, reconnus par leurs compagnons qui leur ont attribués des pouvoirs magiques. Ils ont alors pu utiliser ces pouvoirs à des fins manipulatrices . Dans d'autres domaines sont apparus des pseudo-gourous ou des faiseurs de pluie, qui ont assis leur autorité sur l'ignorance de leurs congénères.

Ainsi, peu à peu se sont formées des castes et des hiérarchies. C'est le début des chamanes et des magiciens, que l'on consultait pour savoir ce qu'il convenait de faire en chaque circonstance.

Avec la naissance du cinématographe sont apparus d'autres genres d'illusions. Parmi les plus connues, celles de Georges Méliès qui a tourné quelques films célèbres comme « **LE VOYAGE DANS LA LUNE** ». On est bien loin, aujourd'hui, de ces techniques rudimentaires de l'image. Les effets spéciaux sont devenus une autre industrie et l'arrivée de l'informatique et des logiciels a évidemment amplifié les possibilités de trucages.

Ainsi « **JURASSIC PARK** », a ressuscité les dinosaures de la préhistoire avec une grande véracité. Bien loin de la création artistique, des trucages cinématographiques ont été utilisés pour créer de toute pièce des informations imaginaires.

La possibilité de créer et diffuser des images qui font illusions, à des fins de propagande permet d'abuser les spectateurs. Il y a donc là un danger réel.

Le citoyen d'aujourd'hui doit donc rester très circonspect et garder son esprit critique en toutes circonstances.

PIERRE DAL SOGLIO

LE MOT DU PRÉSIDENT

Qui a pu dire : « les années se suivent et ne se ressemblent pas » ? En fait 2006 a connu les mêmes vicissitudes que les années passées : attentats terroristes, saccages dans les banlieues, manifestations de rue (contre le CPE par exemple), guerres des chefs dont les conséquences retombent sur les petits (qu'en pensent les actionnaires d'EADS ou de SAFRAN), etc....

En fait si l'on ressent ainsi un climat de sinistrose, n'est ce pas un peu la faute des journalistes qui ne peuvent s'empêcher de remplir leurs feuilles de mauvaises nouvelles ? Et pourtant, il y en a des bonnes ! Le chômage baisse, les accidents de la route diminuent, la grippe aviaire n'a pas, comme sa collègue espagnole, tué des milliers de français cette année et l'A380 a reçu, en très peu de temps, son certificat de navigabilité, ce qui est simplement prodigieux.

Le plus gros avion du monde, dont le premier vol remonte au 27 avril 2005, a pu, en moins de 20 mois, totaliser 2 600 heures de vol avec quatre prototypes.

Soixante pilotes d'essais et cent trente-cinq pilotes de compagnies clientes se sont succédés aux commandes de cet avion.

Puis on nous annonce qu'on va retourner sur la lune et aller enfin saluer des martiens. On a de quoi être joyeux.

Aussi suis-je décidé à m'abonner à vie au quotidien qui ne publiera désormais que des bonnes nouvelles. En plus, je gagnerai du temps en lecture. Je ne suis pas devin et il n'y a rien de plus difficile que de faire des prévisions, surtout si elles portent sur l'avenir, mais il est fort probable que le prochain semestre sera riche en heureuses surprises. Elections obligent.

Je peux donc, de tout cœur, vous souhaiter une très bonne année 2007. Que cette nouvelle année ne vous apporte que joie et bonheur, des fêtes heureuses en famille et une santé de fer, pour qu'ainsi on ait le plaisir de vous revoir plus souvent lors de nos sorties.

ROGER LAFONTA

MUTUELLE SAFRAN, OU EN EST-ON ?

Une réunion d'information a été organisée le 11 décembre dernier au siège de SAFRAN par la DRH.

Madame Dominique Castera, afin d'informer les associations de cadres retraités de l'avancée des négociations sur la Mutuelle SAFRAN. A cette réunion, sollicitée par Michel Harvey, président de l'ACARS (Anciens de la SNECMA), participaient également les représentants des autres associations du groupe.

Il y a une volonté de la direction de SAFRAN d'harmoniser les mutuelles du groupe, au nombre de 25. En liaison avec les syndicats, un cahier des charges avait été adressé à 5 organismes : Mornay, IONIS, PRC, MV-4 et la Mutualité Française. Il leur était demandé, naturellement, de proposer leurs conditions les plus avantageuses, c'est à dire une cotisation modérée et des remboursements pris dans la fourchette haute des 20% des mutuelles actuelles les mieux disantes.

Les négociations n'ont pu réellement commencer qu'en septembre 2006. Sont retenues la Mutualité Française et MV-4 pour les gros risques des salariés. Il est prévu, aujourd'hui, qu'il y aura deux sortes de régimes : celui des actifs, auquel la direction apportera, comme par le passé, une petite contribution (environ 260 000 € par mois, soit 5 € par actif), et celui des retraités qui devra se financer seul et donc avoir des comptes équilibrés.

Sur les 7500 retraités recensés, 5300 ont une mutuelle complémentaire. Par conséquent, il sera offert deux possibilités aux retraités :

- une mutuelle de base qui assurera des remboursements équivalents à ce qui correspond au ticket modérateur légèrement amélioré ; la cotisation serait alors de 60 € par mois et par personne,
- une mutuelle plus généreuse, couvrant le ticket modérateur et une mutuelle complémentaire ; la cotisation serait alors de 90 € par mois et par personne.

Les Mutuelles ayant accumulé quelques réserves, 4 M€ seraient apportés en déduction sur les cotisations des membres retraités sur les 5 premières années (déduction décroissante : 6, 5, 4, puis 2,5 et 1 € la 5^{ème} année).

Si les syndicats arrivent à se mettre d'accord, le nouveau système pourrait se mettre en place le

1^{er} juillet 2007, sinon ? Il est prévu qu'une commission de suivi des retraités sera créée et il a été demandé qu'un représentant des retraités en fasse partie. Dès que possible, on devrait également recevoir un tableau des garanties, selon le régime choisi. Cette mutuelle sera obligatoire pour tous les salariés, et facultative pour les retraités.

Roger LAFONTA

JOURNEE UFR-FNAR AVEC LES PRESIDENTS D'ASSOCIATIONS

Le Président de l'UFR, Jean Catherine, et celui de la FNAR, Sylvain Denis, avaient réunis les Présidents des Associations le 13 novembre dernier, afin de leur faire connaître leur volonté d'unir davantage leurs efforts et de se rapprocher au sein de la CFR. Ils ont loué des bureaux communs au 83 av. d'Italie, au métro Tolbiac, dans le 13^{ème} arrondissement de Paris, qui leur permettent également d'y offrir un espace à la CFR.

Le rassemblement des deux équipes dans un même lieu commun va favoriser un certain nombre de projets et renforcer leur action. Ils travaillent en commission et sont généralement les pilotes et les meneurs dans les démarches qu'ils souhaitent que la CFR suive. Leur efficacité s'en trouvera donc renforcée.

Or les deux années à venir, 2007 et 2008, seront très importantes pour les seniors avec les élections et l'actualisation de la loi Fillon. Il ne faut surtout pas se présenter en ordre dispersé, ce qui ferait le jeu des seuls décideurs. Déjà, on dénote quelques avancées et les candidats aux élections semblent découvrir qu'il leur faudra compter avec les retraités, qui représentent 12,5 millions d'électeurs.

La CFR se bat, entre autres, pour une fusion des divers systèmes concernant les retraités : le versement des pensions, l'assurance maladie, les problèmes de vieillissement et de dépendance, la solidarité. Le regroupement des moyens permettrait des économies avec une meilleure efficacité. Naturellement la CFR devra être présente dans les commissions qui traiteront de ces problèmes. On prévoit que l'AGIRC et l'ARRCO seront déficitaires dès 2012 ou 2015 si on n'agit pas, et cela malgré une natalité qui se porte mieux en France que dans les pays voisins, et une forte immigration.

La CFR va donc redoubler ses efforts pour diffuser ses propositions avant les élections et atteindre le maximum de candidats. Elle s'appuie sur l'OSS (Observatoire Seniors Société) qu'elle a créé, et va multiplier les rencontres régionales avec l'aide des délégués régionaux de l'UFR et de la FNAR. Elle est présente dans l'association européenne AGE avec 25 autres associations françaises et européennes, ce qui lui permet d'opérer un lobbying efficace dans les discussions sur les retraites au niveau européen.

Roger LAFONTA

Page 2

VOYAGE DANS LES CAUSSES ET AUTOUR DE MILLAU du 3 au 5 octobre 2006.

Cette année, l'ACAM avait retenu la région des Causses pour son voyage annuel. Si le pays est assez pauvre, il est finalement riche sur le plan touristique. Ce gros bloc de calcaire, posé il y a quelques 500 millions d'années sur les contreforts du Massif Central et qui culmine à une altitude de 1000 mètres a été travaillé par l'érosion sous toutes ses formes : l'eau, le vent, le gel. Des forces maléfiques ont, selon certaines légendes, aidé à parfaire l'étrangeté du paysage.

Des gorges très profondes, de 500 à 600 mètres, ont été creusées dans lesquelles se sont glissées plusieurs rivières : le Tarn, la Dourbie, la Jonte, autant de vallées impressionnantes et pratiquement infranchissables. L'eau avec le temps a pu également dissoudre ce carbonate calcaïque et forer des gouffres vertigineux. Au cours des temps, l'homme a marqué son passage, ajoutant quelques citadelles imprenables sur des pitons rocheux ou construisant des remparts autour de cités médiévales pour se prémunir des invasions.

Nous n'étions plus que 13 à prendre le départ, des problèmes de santé ayant provoqué quelques désistements de dernière minute. Certains sont arrivés par le train, la veille à Montpellier, ville qui grossit chaque année de plusieurs milliers d'habitants, grâce à sa situation (près de la mer et de la montagne) à son climat et à son université. Le cœur de la ville a subi une cure de jouvence mais l'extension du tramway y crée de nombreux embouteillages.

Le mardi matin, les Montpelliérains ont été pris en charge par Didier, notre chauffeur, et Sandra, la guide qui nous a suivi tout au long de ces trois journées en nous apportant des explications et des commentaires très documentés sur les lieux que nous traversions. Ils ont rejoint, dans la matinée, ceux qui étaient allés directement à l'hôtel de Meyrueis, un très joli petit village situé au confluent du Béthyson et de la Jonte. Un arrêt technique dans le village de la Cavalerie, a permis d'admirer un vieil orme, fierté des habitants car entièrement sculpté sur le pourtour et représentant la faune et la flore de la région, ainsi que l'ancien château fort dont il ne reste que des ruines et la chapelle reconstruite à la fin du 19^{ème} siècle. Le temps, très couvert, ne nous a pas permis de monter au Mont Aigoual, point culminant des Cévennes à 1567 mètres, ni de voir son musée météorologique.

Après le déjeuner nous avons visité Montpellier-le-Vieux, dans le Causse Noir, avec le petit train qui assure le circuit pour les touristes. Ce vaste chaos, où des rochers de formes très variées et d'aspects ruiniformes, pouvant représenter des sculptures vivantes ou des sites connus comme la porte de Messine, est le résultat de l'usure des roches de calcaire dolomitique dont la dureté varie selon leur consistance. Ce site est comparable aux cheminées de fées de la Cappadoce en Turquie. Le nom de « Montpellier-le-Vieux » fut donné à ce site par des bergers qui, assurant la transhumance des brebis, y ont vu des rocs qui leur rappelaient les immeubles en pierre peu accueillants de Montpellier.

Puis nous sommes retournés à l'hôtel de Meyrueis en passant par les gorges de la Dourbie, rivière qui borde les Grands Causses au nord. Des villages perchés comme Saint-Véran, semblent isolés de tout. D'autres, habités par une seule famille sont construits sur la berge. Nous avons fait un détour par le village de Nant que les Nantais ont baptisé : « la Venise Caussearde », à cause de ses nombreux ruisseaux.

Le lendemain, nous avons traversé le Causse Méjean pour nous rendre à l'aven Armand, découvert en 1897 par le spéléologue Edouard MARTEL et le serrurier Louis ARMAND. Il fut ouvert au public en 1927. Pour atteindre cette grotte souterraine, un funiculaire a été installé dernièrement, ce qui évite de remonter plusieurs étages à pied, car le fond de cette grotte se trouve à une centaine de mètres sous la surface. De par sa hauteur et ses dimensions, on pourrait y caser Notre-Dame de Paris. Des éclairages, commandés par le guide, permettent de découvrir au fur et à mesure les différentes stalactites et stalagmites qui se sont formées au cours des âges. On serpente dans cette caverne grâce à de multiples escaliers qui nous mènent jusqu'à une petite source, tout au fond, qui disparaît sous le plateau pour réapparaître à Sainte-Enimie.

Puis Sandra et Didier nous ont menés à une ferme caussearde restée telle qu'elle se présentait au début du 20^{ème} siècle : avec sa bergerie en rez-de-chaussée, l'habitation du maître de maison au 1^{er} étage, qui bénéficiait ainsi de la chaleur dégagée par les bêtes, le grenier à foin au 2^{ème} étage, qui isolait ainsi de la froidure. Une cheminée permettait de faire parvenir directement le foin aux brebis. Le principal problème sur les plateaux des causses c'est l'eau. Elle s'infiltrait dans le calcaire et il aurait fallu creuser des puits de 500 mètres pour la trouver. Les habitants devaient donc construire des réservoirs pour récolter l'eau de pluie et, naturellement, ne l'utilisait qu'avec parcimonie. Des bassins étanchés par des pavés ou une couche d'argile, les lavognes, alimentées également par la pluie, permettaient de faire boire les animaux dans les pâturages.

Après un déjeuner pris dans une auberge typiquement caussearde, nous avons visité Sainte-Enimie, petit village médiéval anciennement fortifié, dont la légende rappelle qu'Enimie, sœur du roi Dagobert, qui avait imploré le ciel afin de devenir un repoussoir vis-à-vis du prétendant qu'elle ne voulait pas épouser, avait ainsi contracté la lèpre. Pour pouvoir guérir, un ange lui indiqua une source miraculeuse, située aux confins du Causse de Sauveterre. Elle y alla et fut guérie. Mais chaque fois qu'elle s'éloignait de la source, la lèpre reprenait le dessus. Pour rester définitivement au bord de cette source, elle fonda donc une abbaye, qui fut à l'origine du village de Sainte-Enimie.

Nous revînmes à l'hôtel par les Gorges du Tarn aux abrupts impressionnants et nous pûmes admirer les sites de Saint-Chély, de Pognadoires et le château de la Caze, transformé en hôtel 4 étoiles. Au Pas de Soucy, un éboulement d'énormes rochers, dont certains peuvent atteindre le millier de tonnes, barre le lit du Tarn qui semble disparaître et ne reparait qu'un peu plus loin. La légende attribue cet éboulement à la fuite du diable devant Enimie.

A Peyreleau nous avons remonté les Gorges de la Jonte, tout aussi impressionnantes que celle du Tarn, pour revenir à Meyrueis.

Le troisième jour fut plus technique. Nous sommes allés admirer le viaduc à haubans de Millau qui croule sous les superlatifs des autochtones : le plus haut du monde (343 mètres pour le sommet du plus grand pylône, plus haut que la tour Eiffel, le tablier étant à environ 375 mètres au-dessus du Tarn) et le plus long d'Europe (2460 mètres). Un terre-plein a été spécialement aménagé, surplombant l'autoroute, pour que les touristes aient une perspective complète sur le viaduc. La vue depuis la rive du Tarn est encore plus impressionnante.

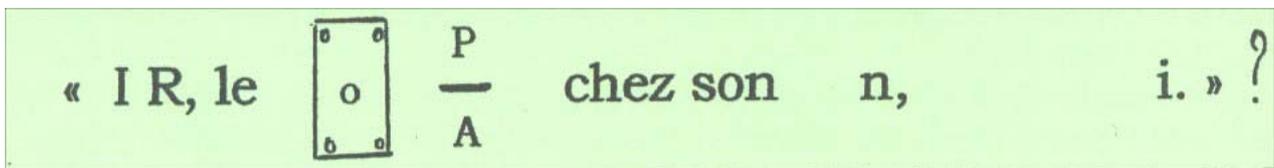
Après un déjeuner typiquement régional, nous avons pu visiter la cité médiévale de la Couvertoirade. Fondée par les Templiers, elle fut rachetée par les Hospitaliers de l'Ordre de Malte, au moment où les Templiers entrèrent en disgrâce auprès du roi Philippe le Bel. Faisant partie du patrimoine mondial de l'UNESCO, cette cité est en pleine reconstruction. Une présentation vidéo nous a retracé la genèse de la ville et nous avons eu accès au musée, cantonné dans une tour, et au chemin de ronde. Enfin une visite libre de la cité a clos ce voyage avant de retourner à Millau où nous nous sommes dispersés, les adeptes du TGV vers Montpellier, ceux qui prolongeaient, vers Meyrueis et les automobilistes chacun dans sa direction.

Roger LAFONTA

REMUE-MENINGE

ROGER LAFONTA VOUS PROPOSE UNE VIEILLE ÉNIGME DU VÈME SIÈCLE AVANT JÉSUS-CHRIST du temps où les journalistes d'Athènes s'envoyaient déjà des textos.

Qu'a bien voulu dire ce journaliste qui a fait paraître dans la presse locale :



SOLUTION DE L'ÉNIGME PRÉCÉDENTE :

Soit « xy » l'âge de Jean le jour J de son anniversaire. On suppose qu'il s'agit d'un nombre à 2 chiffres. Ce jour là, Paul, son fils, fête également son anniversaire ; il a « yx » ans, ce qui fait avec l'âge de son père un nombre palindrome « xyyx ».

Cela s'était déjà produit une fois, il y a « n » années. L'âge de Jean était alors « ab » et celui de Paul « ba », a et b n'étant pas nuls.

On a donc deux relations :

$$\begin{aligned} xy-n &= ab, \text{ qui s'écrit également : } 10x + y - n = 10a + b \text{ et} \\ yx-n &= ba, \text{ qui s'écrit également : } 10y + x - n = 10b + a \end{aligned}$$

en faisant la somme de ces égalités on obtient :

$$\begin{aligned} 11(x+y) - 2n &= 11(a+b), \text{ ou encore :} \\ 11(x+y-a-b) &= 2n. \end{aligned}$$

On en déduit que n est multiple de 11 et que (x+y-a-b) est pair, mais cette dernière affirmation est toujours vraie puisque (x+y-a-b) = 2, si n = 11.

Puisque le nombre palindrome ne s'était produit qu'une fois avant le jour J, ce jour là Paul a donc entre 22 et 32 ans et la fois précédente entre 11 et 21 ans, le plus probable étant 14 ans, ce qui donnait 41 ans à son père qui aurait été père à 27 ans. Le jour J, ils auraient respectivement 25 et 52 ans.

Le nombre palindrome se reproduisant tous les 11 ans, les prochaines fois ils auraient 36 et 63 ans, puis 47 et 74 ans, ...

Mais 26 et 62 ans sont encore possibles, ce qui donnerait 36 ans à Jean le jour de la naissance de son fils. La combinaison 27 et 72 ans laisserait moins de chance pour que le nombre palindrome se reproduise encore une fois.

Roger LAFONTA

Page 4

L'ATTERRISSAGE

N°23 - JUIN 2006

BULLETIN DE L'
ASSOCIATION DES ANCIENS
CADRES ET
ASSIMILÉS DES SOCIÉTÉS
MESSIER

LE MOT DU PRÉSIDENT

Le développement des semi-conducteurs au milieu du siècle dernier est sans doute à l'origine de l'extraordinaire révolution technologique et psychologique que le monde a connue avec l'informatique et les nouvelles techniques de communications. Dans les années 1950, les ingénieurs de l'aéronautique utilisaient encore, pour dimensionner leurs avions, la règle à calcul, aujourd'hui reléguée au musée des curiosités préhistoriques, et il fallait attendre deux ans pour disposer du téléphone en France.

Pour Candide, l'invention du transistor fut un bien pour l'Homme. Les pessimistes penseront au contraire que ce n'est pas pour rien qu'on a qualifié de « puces » les dérivés du transistor qui ont permis le développement de systèmes d'armes de plus en plus sophistiqués.

Après la « Grande Guerre », des savants comme FERMI, PAULI et les CURIE, ont travaillé sur la radioactivité à des fins hautement pacifiques. Sont-ils responsables du développement des centrales nucléaires ? C'est en tout cas un bien pour la planète (c'est mon avis et je le partage !). Mais, là encore, doit-on leur imputer la bombe atomique ?

Que doit-on alors penser des nanotechnologies, qui vont sans doute bouleverser le XXIème siècle ? Certains y voient la fin de tous nos maux avec la révolution génétique et la guérison de multiples maladies devant lesquelles on était encore impuissant il y a quelques années. En écologie, ce sera le bonheur complet avec les microorganismes gloutons qui nettoieront la planète en moins de temps que le ramassage des poubelles les jours où les éboueurs ont décidé de ne pas faire grève.

Et le contrôle de la quantité de CO² dans l'atmosphère ne se posera même plus.

Par contre, les pessimistes paniquent de terreur à la possibilité de mettre en œuvre des moyens de destructions à côté desquels la bombe à neutron fait figure d'aimable enfantillage. Il sera possible, lorsqu'on saura maîtriser parfaitement des manipulations au niveau de la molécule, d'envoyer dans la nature des milliards d'imperceptibles robots, difficilement détectables mais capables d'anéantir installations stratégiques et abris antiatomiques, ou porteurs de virus plus virulents que la peste.

Et, sur six milliards d'individus ne se lèvera-t-il pas un super fou plus nuisible qu'ATTILA, le désherbant universel ? Si Hitler a été plus performant que ses prédécesseurs pour exterminer les peuples, n'est-ce pas tout simplement parce que sa technologie était plus avancée et donc plus efficace ?

Mais je suis plutôt de la race des candides, et je pense que dans le meilleur des mondes où nous vivons, la France, nous aurons encore quelques années de tranquillité et, en conséquence, je vous invite tous à des vacances encore bien méritées, dans un coin super tranquille (comme le fin fond du Massif Central, ou la Dordogne), où l'on peut encore trouver la paix et vivre caché pour vivre heureux.

Tiens, demandez-le aux Anglais !

Roger LAFONTA

Page 1

ASSEMBLEE GENERALE SAFRAN DU 18 MAI 2006

Une certaine mésentente entre les banques et SAFRAN fait que la plupart d'entre nous n'ont pas été informés de la tenue de l'assemblée générale de SAFRAN le 18 mai 2006, qui s'est tenue à l'Espace Grande Arche de la Défense. Prévenu le 17 mai, j'ai pu, après un petit parcours du combattant, y assister.

Le jour n'était pas mieux choisi : en une semaine, le CAC 40 avait perdu 7% et l'action cotait 17,50 €, soit un retour à septembre 2005 après avoir dépassé les 22 € en février dernier, soit une chute de 20%.

Mais le Président Jean-Paul BECHAT est resté très optimiste. Ceux qui ont souscrit à l'ouverture du capital et qui ont payé l'action 13,52 € sont encore gagnants de 29,5%, sans compter l'attribution d'actions gratuites, le dividende de 2004 de 0,22 € et celui de 0,36 € qui va être versé le 22 mai 2006.

D'ailleurs il n'y a que de bonnes nouvelles : un chiffre d'affaire 2005 de 10 577 M€, en progression de 4,7% sur 2004 et des prises de commandes qui ont fait un bond de 12% à 12 600 M€. En particulier 1 640 moteurs CFM 56 et 1 250 moteurs d'hélicoptères ont été commandés, ce qui constitue un record.

Parmi les principaux succès enregistrés par SAFRAN en 2005, notons encore :

- pour la branche Propulsion aéronautique et spatiale, la signature d'un contrat de maintenance sur 20 ans du CFM 56 avec Air China, la première rotation du moteur ARDIDEN pour hélicoptères de 5 tonnes, le retour en vol de la version d'ARIANE 5 capable d'emporter 10 tonnes, le démarrage du programme LEAP 56 pour préparer un successeur au CFM 56 ;
- pour la branche Equipements aéronautiques, le marché de la nacelle de l'A380, de l'atterrisseur principal de l'A350 et du B787, du câblage de l'A400M et du Falcon 7X, des roues et freins du B737NG ; on notera que Messier-Bugatti est le premier mondial pour la fourniture de freins carbone avec 38% du marché ;
- pour la branche Défense sécurité, une croissance de 40% de l'activité monétaire, la fourniture de systèmes d'identification biométrique au Brésil, au Venezuela, au Mexique, au Congo, à la Croatie, la fourniture du système de contrôle d'accès au Parlement européen, la sélection pour le système de navigation inertiel de l'A400M et l'acquisition de la société allemande ORGA Kartensystem, leader mondial des cartes à puce intelligentes, la fourniture de drones au Canada et à l'armée de l'air française, la qualification du missile AASM par le CEV et sa commande par le Maroc pour moderniser le Mirage F1 ;
- pour la branche Communications, la vente de près de 17,5 millions de mobiles en 2005 (soit 17% de plus qu'en 2004), de 1,5 million de décodeurs (n°1 en Europe), le renforcement du partenariat avec une société chinoise BIRD pour la fourniture d'équipements de réseaux et le démarrage au Brésil de la fabrication de mobiles capables de recevoir la télévision.

Le Directeur financier Noël GAUTHIER a ensuite présenté les résultats de SAFRAN pour 2005 : une marge opérationnelle de 762 M€, en progression de 9% sur 2004 et un résultat net de 501 M€. Le dividende qui sera versé le 22 mai prochain a donc été fixé à 0,36 €, en augmentation de 63%. La capacité d'autofinancement s'est élevée à 1 097 M€ (soit plus de 20%). Les capitaux propres sont de 4 736 M€ fin 2005, face à un endettement de seulement 473 M€, ce qui laisse des possibilités stratégiques importantes.

Les réalisations du 1er trimestre 2006 suivent la tendance 2005 et le Président BECHAT s'attend donc à une augmentation du chiffre d'affaire de 5 à 10% en 2006.

Tout n'est pas blanc-bleu pour l'avenir, les problèmes qui se posent sont :

- la parité euro-dollar, mais le groupe est couvert sur ce risque jusqu'en 2008,
- le renforcement du coût des matières premières face à l'augmentation des cadences, mais là encore les acheteurs se battent pour grouper les commandes et obtenir des conditions intéressantes ; C'est la raison aussi pour laquelle SAFRAN a vendu son activité « câble haute tension », très gourmande en cuivre.

Par ailleurs la Direction a lancé des programmes de rationalisation industrielle avec des chefs de projets désignés, des délais à tenir, afin d'obtenir à fin 2008 des économies de 694 M€ grâce aux synergies.

L'assemblée des actionnaires, environ 4 000 personnes détenant les 2/3 des actions, (l'Etat en détient 19%, le personnel et les retraités autant, AREVA 7% et 40% dans le public) a voté les 15 résolutions présentées avec une majorité comprise entre 96 et 99%. Les résolutions les plus importantes portaient sur la fixation du dividende à 0,36 €, la possibilité de procéder à des augmentations de capital limitée à 100 M€ par incorporation de réserves, la possibilité donnée à SAFRAN de racheter 10% du capital social à un prix maximal de 30 € par action avec un plafond de 1 230 000 € et la possibilité donnée au personnel d'obtenir, sous certaines conditions, des options de souscription d'actions limitées à 1% du capital chaque année.

Roger LAFONTA

ASSEMBLEE GENERALE UFR-rg DU 23 MARS 2006

A la suite du décès du Président Albert MORIN, c'est Jean CATHERINE qui occupe, provisoirement, ce poste comme Président délégué. C'est donc lui qui a présidé l'assemblée et présenté le rapport d'activité.

L'année écoulée a encore connu une certaine érosion des effectifs de l'UFR (moins 3 600 adhérents) à la suite du départ de 4 associations (souvent parce que celles-ci ne trouvent plus preneur pour un poste de président). En revanche 2 nouvelles ont adhéré : Ford France et les Retraités de l'Indre.

Les deux années à venir vont être importantes, car il y aura des élections nationales et locales. De plus 2008 doit voir se concrétiser une actualisation de la réforme des retraites (prévue tous les 5 ans).

Un objectif primordial de l'UFR (via la CFR) est de se faire connaître, et surtout reconnaître. Les syndicats s'opposent très souvent à la participation de la CFR dans les organismes qui traitent des problèmes de retraite. Mais la CFR progresse. Elle vient d'obtenir un strapontin au COR (Conseil d'Orientation des Retraités) mais elle y participe sans droit de vote.

Cependant c'est en partie grâce à l'action de la CFR que la loi sur les pensions de réversion, préparée en douce pour être publiée en août 2004, a été abandonnée et qu'une nouvelle mouture a été présentée en décembre, sans les conditions inacceptables sur les limites de rémunération.

D'autres actions sont en cours, notamment en ce qui concerne l'assurance maladie. Afin de prévenir des actions contraires à la défense des retraités, que la classe politique pourrait être tentée de faire aboutir, la CFR s'est dotée d'un outil qui permettra une observation permanente de celles-ci : l'OSS (Observatoire Senior et Société). Celui-ci recensera les propos, les actions et les décisions des responsables politiques sur les sujets propres aux retraités et aux personnes âgées : pension, pouvoir d'achat, fiscalité, équité entre les différents régimes de retraite, aide à domicile, etc ...

Les deux fédérations les plus actives de la CFR, l'UFR (45 750 adhérents) et la FNAR (Fédération Nationale des Associations de Retraités : 300 000 membres), ont décidé de se rapprocher et de concentrer leurs efforts en mettant leurs moyens en commun : locaux, secrétaire, moyens de communication, etc ... Cela permettra également d'intensifier le lobbying tant auprès des instances politiques françaises qu'européennes. Deux retraités de SNECMA, Gérard FOUILLOUX et André MARGOT, sont les représentants de la CFR à Bruxelles et auprès des associations européennes de retraités : l'AGE et EURORENT.

Marie-Thérèse LANCE, ancienne directrice de l'AGIRC a été cooptée au conseil de l'UFR. Elle suivra plus particulièrement les problèmes « d'adossements » des régimes de retraite des entreprises publiques en veillant aux soutiens que ces entreprises doivent verser au régime général.

La revalorisation du point ARRCO/AGIRC a été évoquée*.

Roger LAFONTA

* (Note de la rédaction : après 3 réunions Syndicats/Patronat, un accord est finalement intervenu : 1,65% avec rattrapage au 1er avril)

LES SORTIES DE L'ACAM

Nos dernières sorties :

Visite des Invalides le 4 avril 2006 :

Si les Invalides évoquent immédiatement le tombeau de Napoléon, il ne faut pas oublier que cet ensemble architectural fut construit par Louis XIV pour les militaires blessés et âgés. Cette visite permet de découvrir de nombreux secteurs de ce vaste ensemble.

Visite de Lille et du Musée minier de Lewarde :

C'est encore grâce à Louis XIV que l'on a pu faire cette excursion, puisqu'il rattacha la Flandre à la France en 1667 !

La visite de la mine à Lewarde, commentée par d'anciens mineurs en retraite, nous a révélé les conditions de travail extrêmement dures d'extraction du charbon. Claustrophobes s'abstenir !

Nos projets de sortie (sous réserve de confirmation) :

Jeu 14 septembre 2006 : visite des châteaux de Compiègne et de Pierrefonds ;

Du mardi 3 au jeudi 5 octobre 2006 : le voyage annuel de 3 jours autour de Millau ;

SOUVENIRS DE PREPA

En classe de préparation aux concours des grandes écoles, j'ai côtoyé un marseillais, qui a participé, sans le savoir, à me conforter dans mon choix de faire carrière dans l'Aéronautique. François était un excellent camarade, toujours de bonne humeur, chaleureux et « très très » fier de sa ville natale... Quelle déception le jour où trois de ses compagnons – j'ai oublié dans quelles circonstances – lui firent remarquer que c'était lui, le plus nordique des quatre ! Le sud-ouest descend effectivement en dessous de la latitude de Marseille.

Un lundi, évoquant son week-end, il était encore tout perturbé par la scène qu'il avait vécu. Imaginez ce que ça pouvait donner avec l'accent : « tu te rends compte ! J'étais allé voir mon frère qui est pilote d'essai au CEV et dans la pièce à côté, il jurait ... , et il n'arrêtait pas de jurer... Son avion, il monte tellement vite, que dans les calculs de performance on ne peut plus assimiler le sinus à l'angle de montée. »

Ce n'est que deux ans plus tard, que l'on m'a enseigné cette formule magique où l'on continuait à remplacer le sinus par l'angle. Il faut se resituer dans cette époque, où sans ordinateur, avec principalement la règle à calcul et la table de logarithmes, toutes simplifications de formule étaient bienvenues. Et finalement, c'était une très bonne simplification, car pour une pente de 24%, l'erreur n'était que de 1%, ce qui permettait de couvrir les performances en montées d'un grand nombre d'avions d'alors.

L'avion, qui montait si vite, j'en ai retrouvé la trace dans « l'Histoire de l'Aéronautique Française » de Jacques NOETINGER. Le SFECMAS-1402 « Gerfaut-1 », premier avion français à aile delta, effectua son premier vol à Istres le 15 janvier 1954. Ce premier vol ne dura que 8 minutes, après un décollage en 800 mètres.

Le 3 août 1954, - il avait déjà effectué 30 heures de vol – il franchit la barrière sonique en vol horizontal. C'était le troisième avion français à réaliser cette performance après le « Trident » et le « Mystère IV A ». Mais il fut le premier à réussir cet exploit en utilisant exclusivement un réacteur SNECMA de série « ATAR-101-C » de 2 800 kgp, sans post-combustion et sans puissance additive.

Après l'intégration de la SFECMAS à la SNCAN, et un chantier pour le munir d'une voilure un peu plus grande, il était devenu NORD-1402 « Gerfaut-1B ». Il reprit ses vols à Istres. Sa nouvelle voilure lui permettait de décoller et atterrir plus court sans réduire ses performances en vitesse de montée (ah ces sinus !) et en vitesse horizontale. Et le 11 février 1955 il passait à son tour le mur du son en palier.

Le « Gerfaut » avait ouvert la voie au NORD 1500 « Guépard 01 », plus tard rebaptisé « Griffon 1 », conçu pour les hautes vitesses, par l'utilisation d'une propulsion mixte, un réacteur ATAR F et un statoréacteur étudié par Nord-Aviation. Mais il s'agit là d'une autre page de notre riche histoire aéronautique, celle d'un prototype qui battit de nombreux records.

Revenons-en à mon camarade marseillais. Nous nous sommes quittés après les concours de 1954. La visite qu'il avait faite à son frère avait donc eu lieu au premier semestre 1954, quelques mois après le premier vol du Gerfaut. Après les départs en vacances, nous ne nous sommes plus revus. Très longtemps après, j'ai failli avoir de ses nouvelles. Dans l'avion d'Air Inter qui me ramenait de Toulouse à Orly, j'ai vu monter son frère, prénommé André, qui s'est installé quelques rangs derrière moi. Par timidité, peut-être, et aussi par pudeur, je n'ai pas osé aller lui demander ce qu'était devenu son frère. Mon camarade s'appelait François Turcat.

Jean GAUMET

REMUE-MENINGES

NOUVELLE ENIGME DE ROGER LAFONTA

Jean a un fils Paul. Leur anniversaire tombe le même jour. Cette année est un anniversaire particulier, car si l'on écrit côte à côte l'âge du fils puis celui du père, on obtient un nombre palindrome (de la forme $xyyx$).

Mais ce n'est pas la première fois, cela s'était déjà produit une fois, ni la dernière espérons-le.

Que peut-on dire de l'âge de Jean à la naissance de son fils ?

Quels intervalles retrouvera-t-on entre ces anniversaires particuliers ?

SOLUTION DES MOTS CROISES n°22

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
1	N	O	M	I	N	A	T	I	O	N
2	U	N	I	V	E	R	S	I	T	E
3	M	O	D	E	R	N	E		A	C
4	E	M	I	T		O	T	C	I	R
5	R	A	T	T	P	E	S	E	S	O
6	A	T	R	E		Y	E	S		P
7	T	O	I		R	A		U	N	O
8	I	P		M	I	C	R	O		L
9	O	E	N	O	T	H	E	Q	U	E
10	N	E	O	N	A	T	A	L	E	S

Comité de rédaction

Rédacteur en chef : Pierre DAL SOGLIO
 Rédacteurs : Roger LAFONTA, Jean GAUMET,
 Michel GLEMAREC, Michel VIDEAU
 Mise en page : Jean GAUMET

Atterrissage n°23, compte rendu sortie Lille Lewarde

 [Remonter](#)

Visite de Lille et du Musée Minier de Lewarde

Par un temps couvert mais agréable, à 6h le matin le car nous transporte vers Lille, tous les participants sont là, prêts pour un voyage sans histoire, l'arrivée a lieu à 9h45, au centre de Lille.

LILLE

Nous retrouvons notre guide, pour deux heures, au travers de la vieille ville. Le guide une charmante Lilloise, nous présente un abrégé historique et géographique de sa cité, laquelle a connu diverses époques : sous la gouvernance des Comtes de Flandre jusqu'en 1350, elle passe sous la maison de Bourgogne, puis la maison d'Espagne en 1477, pour enfin être conquise par Louis XIV en 1667. Sous la révolution, elle est assiégée par les Autrichiens mais réussit à les chasser. Au XIXème siècle Lille devient une grande capitale Industrielle, aujourd'hui regroupée avec Roubaix, Tourcoing elle s'est intégrée dans une communauté urbaine de 87 communes, représentant 1 200 000 ha.

Lille dont le nom provient d'Insula puis d'Isle, en effet la ville est entourée d'une rivière : la Deûle. Bâties sur pilotis, dans certaines parties de la ville, les maisons sont souvent de style flamand.

Le Palais Rihour, habitation des Ducs de Bourgogne, détruit par un incendie en 1916, seul subsiste l'escalier ducal. Une partie architecturale, étrangement accolée au Palais, est érigée, en 1923, à la mémoire des combattants de 1914-1918.

Nous nous rendons Place du Gal de Gaulle, grande place à l'architecture très variée, où cohabitent des maisons de styles divers. La vieille Bourse, construite en 1653, est composée de 24 maisons identiques qui entourent un cloître.

Notre visite continue par la place du théâtre où nous pouvons admirer l'Opéra et les bâtiments de l'époque haussmannienne et la nouvelle bourse qui est le bâtiment de la Chambre de Commerce et d'Industrie. Nous poursuivons notre visite par de nombreuses ruelles et nous parvenons à l'ancien port.

La Cathédrale Notre Dame de la Treille, bâtie au XIXème siècle, dans un style néo-gothique, comme le Sacré Coeur à Paris, a la particularité d'avoir une façade très XXème siècle composée de blocs de marbres translucides, ce qui donne vu de l'intérieur un effet extraordinaire, difficilement descriptible (voir la photo en annexe).

Nous revenons au Palais Rihour par des ruelles dans l'ancienne ville en cours de réfection pour y découvrir des maisonnettes restaurées, datant des XIII, XIV, XV et XVI siècles.

Nous quittons notre guide pour continuer notre visite du Nord de la France, nous allons visiter le Musée Minier de Lewarde à 50 km de Lille.

Notre car nous reprend en charge pour nous conduire au Musée Minier.

LEWARDE

Arrivés vers 13h, nous allons prendre le repas au restaurant Le Briquet, nom donné par les mineurs à leur "casse-croûte" qu'ils prenaient sur place au fond. Un repas typique de la région nous est servi, agrémenté d'un vin rouge "le Briquet" lui aussi nommé. Nous terminons par une pâtisserie avec une glace à la chicorée!

Nous nous présentons alors pour la visite qui a lieu en deux temps, le premier consiste "à la descente au fond". Notre guide un Mineur, authentique, accusant 30 années au fond nous transporte au deuxième étage d'un bâtiment pour nous présenter les postes de travail dits "au jour", là où se pratiquent la sélection des produits extraits. En effet de la mine montent du charbon mais aussi des roches qu'il faut trier. Des jeunes filles sont employées pour séparer le charbon du reste et cela à mains nues, dans les émanations de poussières. Tâche rude et très répétitive, au XIXème siècle 10 à 12h par jour et 6 jours par semaine.

Nous parvenons ensuite au poste de récupération des wagonnets destinés au tri, wagonnets remontés du fond pendant que les vides sont redescendus, par gravité ces wagonnets se dirigent vers un "moulin", système à bascule qui permet le vidage vers les postes de tri.

Notre guide, l'humour décapant, nous propose alors une descente de 480m dans le fond, à l'aide d'un ascenseur qui nous entraîne à 8m par seconde et cela pendant 60 secondes. Nous voyons défiler le mur extérieur à une vitesse impressionnante et en effet au bout de 60s nous sommes arrivés, la sensation de vitesse n'est pas spectaculaire.

Nous parvenons alors dans une galerie, très large, qui en fait est un accès à la mine de premier niveau, c'est à dire que c'est là que descendent les mineurs avant d'atteindre leur poste de travail qui lui peut être encore très loin, voire plusieurs kms. Nous avons droit à la démonstration de la création d'un puits de descente avec les matériels anciens et modernes de creusement. Puis nous nous dirigeons vers différentes galeries où nous sont présentées les différentes époques d'extraction du charbon, avec des mannequins simulant les conditions de travail et les moyens de consolidations des galeries : au début avec des rondins de bois puis ensuite des étais en métal et enfin un système à vérins. Il faut noter que ces étais ne restaient en place que pendant l'extraction, au fur et à mesure de l'avancée les mineurs devaient les retirer et les placer à l'endroit où ils extrayaient le charbon, ce qui provoquait des effondrements et bien sûr des accidents très graves.

A la fin de notre visite nous nous dirigeons vers l'ascenseur pour remonter "au jour"! et là ô surprise! nous sommes au rez-de-chaussée du bâtiment ; en fait l'ascenseur nous a ramenés du 2ème au rez-de-chaussée en 60s (d'où le peu d'effet d'accélération et de décélération). Cela donne une idée des repères qu'avaient les mineurs pendant toute leur vie active. Cette dernière se terminait avec la mort ou l'impossibilité de continuer physiquement et cela jusqu'à ce que soit créées les retraites. Cependant il faut noter que 30 années au fond se traduisent encore aujourd'hui par des maladies

crées les retraites. Cependant il faut noter que 30 années au fond se traduisent encore aujourd'hui par des maladies pulmonaires très graves, pas toujours reconnues encore en 2006.

Notre guide nous a ensuite mis en contact avec un jeune guide formé lui et non Mineur, pour la visite des salles où s'équipaient les Mineurs pour le travail, et où ils prenaient leur douche et retrouvaient leur "habits civils", cette salle dite la "salle des pendus", lieu où étaient pendus leurs vêtements propres et sales. La lampisterie dans laquelle les mineurs prenaient et rendaient leur lampe, et où étaient entretenus ces matériels.

Au cours de cette visite nous avons été photographiés en groupe avec notre guide, photo remise à la sortie moyennant finance!

Il est 17h30, nous regagnons notre car pour le retour sur Vélizy, où nous arrivons à 20h30.

Cette journée nous a tous marqués, surtout à la mine. Nous avons, alors pu prendre quelques notions des difficultés qu'étaient celles des Mineurs, voire celles qui sont les leurs aujourd'hui ; en France la dernière mine a été fermée en 2004.

Michel VIDEAU - Mai 2006



[Un complément au compte rendu](#) avec plus de photos

[▲ Remonter](#)

Atterrissage n° 23, communiqué COMAERO

Communiqué

Le 18 Octobre 2006 ,

Jacques VEAUX présentera **son livre sur les Trains d'Atterrissage**, à L'ENSTA Porte de Versailles (ancien emplacement de Sup'Aéro),

Yves LECLERC, fera une présentation pour les **Roues & Freins**.

Cette cérémonie, organisée par la DGA, sera présidée par **Jacques BENICHOU**.

Pour permettre à Jacques VEAUX de prévoir les invitations nécessaires aux personnes de l'ACAM qui souhaitent y participer, envoyer la fiche ci-dessous à :

Michel VIDEAU 10, rue Gambetta 91300 MASSY ou sur le site : bureau@acam.asso.fr

Pour tous renseignements : Tél : 01 69 30 25 27 - 06 84 88 73 52.

.....

BULLETIN D'INSCRIPTION (à retourner avant le 25 Août 2006)

NOM : _____ Prénom : _____ Tél : _____

Adresse : _____

Nombre de personnes : ____

 [Remonter](#)

L'ATTERRISSAGE

NO 22 JANVIER 2006

BULLETIN DE L'
ASSOCIATION DES ANCIENS
CADRES ET
ASSIMILES DES SOCIETES
MESSIER

EDITO : Familles en fêtes

Les célébrations des fêtes de fin d'année sont l'occasion traditionnelle pour les familles de se réunir, autour du sapin décoré, pour échanger des cadeaux et formuler des voeux pour l'année nouvelle.

Ces réunions sont très importantes, afin de maintenir le lien entre les générations. La famille demeure la cellule fondamentale de la société; c'est en son sein que les parents éduquent leurs enfants, leur apprennent la notion du bien et du mal, la nécessité du respect, de l'autorité, le devoir de solidarité envers les autres et d'abord envers les anciens.

Malheureusement, force est de constater que l'évolution de la société, en ce début de siècle, dérive vers le refus de toute contrainte et une excessive permissivité dans tous les domaines, en particulier celui de la morale. Ceci conduit, pour certains jeunes, à la perte des repères fondamentaux, qui est à l'origine de comportements inadmissibles, tels qu'on peut les constater depuis quelques temps. Le refus de l'autorité des parents fait tâche d'huile : agressions des professeurs dans les écoles, des médecins dans leur cabinet et à l'hôpital, attaque au cocktail molotov des forces de police, caillassage des véhicules de pompiers.

Sans doute, existe-t'il d'autres raisons à cette dérive de la société (le chômage et la détresse de ne pouvoir se loger convenablement) mais soyons vigilants ; quand le ver est dans le fruit à la base de la cellule familiale, il y a de grands dangers pour le reste.

Pour nos hommes politiques, dont beaucoup semblent découvrir ce problème, des préoccupations électoralistes à court terme prennent parfois le pas sur les décisions que nécessiterait le long terme. Alors il appartient à chacun

d'entre nous de défendre les valeurs essentielles, à commencer par la famille.

Je conclurai en formulant mes meilleurs voeux de bonheur et de santé pour toutes nos familles.

Pierre DAL SOGLIO

LE MOT DU PRESIDENT

Si novembre 2005 a pu ternir l'image de la France, avec ses banlieues en folie, le mirifique contrat de 150 A320 vendus à la Chine nous aura certainement rendu confiance. Et tant pis si Bidos devra connaître, pour cela, des cadences infernales !

On se souvient du lancement de ce programme européen Airbus, l'A300, dans les années 1970, après les échecs commerciaux du MERCURE de Dassault et du CONCORDE. Qui à l'époque aurait parié un kopeck sur ce nouveau programme ? Aujourd'hui, les actions EADS et SAFRAN s'envolent en Bourse.

ALSTOM, qui ne valait pas un centime sous JUPE, et dont nous avons visité les chantiers navals de Saint-Nazaire en octobre, est devenu le meilleur fournisseur mondial de navires de croisière et de TGV.

On entend parfois, : "Il n'y a plus de grands programmes de développement en France ! " Or nous participons à ITER sur la fusion nucléaire, qui sera implanté sur le site de Cadarache, à GALILEO, le concurrent du GPS et à la conquête de Mars. Il faut enfoncer le clou : "Il n'est pas nécessaire d'espérer pour entreprendre...", mais persévérer quand même ! Et c'est à nouveau avec cette volonté d'entreprendre que je vous souhaite de débiter l'année 2006. Heureux, qui comme Ulysse, a fait un beau voyage ou a réussi ses nombreux paris. Alors, si tout ne va pas pour le mieux dans le meilleur des mondes, retrouvez vos manches!

Bon vent, et très bonne année à tous !

Roger LAFONTA

 [Remonter](#)
Atterrissage n° 22, page 2

Le voyage à Saint-Nazaire, du 4 au 6 octobre 2005, préparé depuis plusieurs mois, s'est déroulé sous un soleil radieux. Mais la grève SNCF du mardi 4 a nécessité d'organiser, au dernier moment, un covoiturage, la veille, pour assurer le transport de tous les visiteurs.

Premier jour

Un 16^{ème} participant nous a rejoint pour effectuer les visites de cette journée.

Nous nous sommes rendus à Saint-André de Eaux, pour une promenade en barque dans le Parc Naturel Régional de Brière. Le guide, Anthony Mahé, et son assistant, nous mènent au cœur de marais en suivant les canaux pour observer la faune et la flore, et nous commentent les coutumes qui avaient cours autrefois et celles d'aujourd'hui.

Le marais a un statut particulier, les habitants de ce territoire en sont propriétaires en indivision, ce qui leur permet de pêcher, chasser, récolter le chaume et la tourbe en toute liberté, en respectant, bien sûr, les périodes légales de chasse et de pêche. Cette promenade nous mit en appétit et nous rejoignîmes à pied « l'Auberge du haut Marlan » au cœur du parc.

L'après-midi est consacré à la visite du village typique de « Kerhiney ». Notre guide, Annick, après une description détaillée de la vie brièronne jusqu'en 1950, nous a fait découvrir les maisons traditionnelles, et en particulier l'intérieur de l'une d'entre elles, reconstituée dans sa version du XVIII^{ème} siècle. Puis Annick nous a accompagnés jusqu'à Pradel, un lieu-dit proche de Guérande, où nous avons rendez-vous avec un « Paludier » pour la visite de la « Terre de sel ».

A notre arrivée dans la Coopérative du sel de Guérande, nous sommes accueillis par une guide, particulièrement compétente, puisqu'elle même, « paludière », est en charge d'une saline. Après un historique de la profession, elle nous a présenté les outils utilisés tout au long de la saison, depuis la réparation des salines jusqu'à la récolte.

Second jour

L'autocar, obligatoire pour pénétrer dans les sites du programme de la journée, nous attendait devant l'hôtel.

Nous retrouvons une charmante guide devant les locaux de notre prestataire, « Escal'Atlantic », puis nous pénétrons dans les Chantiers (navals) de l'Atlantique où nous découvrons le gigantisme du site, avec les différents stades de fabrication, de la plaque de tôle de plusieurs tonnes, avec son découpage et sa mise en forme, jusqu'à l'assemblage final. Puis ce sont les équipements et aménagements définitifs, très différents selon qu'il s'agit d'un méthanier ou d'un paquebot de croisière. Le déplacement de telles masses se fait par un jeu d'écluses et de mouvements d'eau.

Cette visite des différentes parties des Chantiers se fait dans des conditions de sécurité très strictes, souvenez-vous ... du dramatique accident de 2004.

Bien que très robotisée, la construction des navires nécessite un minimum d'intervention humaine, et les conditions de travail sont parfois très pénibles, autant sur le plan de la difficulté que celui de la température, en été comme en hiver.

A la fin de ce périple, nous nous retrouvons dans le Grand Salon d'Escal'Atlantic pour le repas de midi. La particularité des locaux de ce prestataire est de taille : nous sommes à l'intérieur de la base sous-marine de Saint-Nazaire, de triste souvenir, mais qui fait, aujourd'hui, partie de la ville et même en est un des symboles.

En début d'après-midi, nous visitons le sous-marin « Espadon », de type classique, opérationnel entre 1950 et 1975 dans toutes les mers du globe. Nous découvrons la promiscuité des équipages et les conditions de vie dans un tel navire, avec les risques encourus, en plongée, même en temps de paix ; Nous pouvons aussi nous rendre compte que comme dans l'aéronautique la miniaturisation des équipements a fait de grands progrès au cours de ce dernier quart de siècle.

Le gigantisme continue, dans un domaine qui nous est plus familier, avec la visite de l'usine où sont fabriqués des éléments d'Airbus. Nous visitons la chaîne où sont fabriqués les pointes avant des A320 et dérivés, des A330, A340 et de l'A380.

Nous pouvons alors « approcher », tout est relatif, des équipes chargées de l'aménagement intérieur des parties traitées dans ces halls.

Nous avons vu manœuvrer des chariots, pour mettre en place les parties construites dans d'autres sites européens. Nous avons même aperçu, dans le ciel de Saint-Nazaire, le Bélouga qui les transporte.

Soirée de détente avec le repas pris à l'hôtel.

Dernier jour

Le petit déjeuner pris, les « covoituriers » reprennent leur fonction et nous ramènent à Escal'Atlantic, pour une visite libre de leur « paquebot » (Musée de la Transatlantique), reconstitué dans les fameux sas où les sous-marins étaient stockés.

Nous découvrons, alors, ce qu'était une croisière à l'époque mémorable de transatlantiques. Un écran géant restitue le départ de Saint-Nazaire, la vie sur les ponts, en mer, et l'arrivée à New-York dans les années 1920.

Le luxe des cabines mises à disposition des « nantis », contrastait avec les cabines où 16 migrants, en partance pour le nouveau monde, étaient entassés dans des conditions épouvantables ! Cet univers, datant de moins d'un siècle, est aujourd'hui révolu ; les croisières actuelles transportent des touristes en voyage d'agrément.

A la sortie, le restaurant et le bar, reconstitués, d'un paquebot de cette époque, nous attendait pour prendre une boisson en fin de visite.

Le déjeuner est pris en bord de mer dans un environnement où Jacques TATI est représenté par une statue, en bronze, grandeur nature.

L'après-midi, nous prenons la route de Guérande, pour une visite de la ville, avec Annick, notre guide du premier jour, qui nous fait découvrir la ville fortifiée, avec moult commentaires.

Après cette dernière visite, chacun des participants a retrouvé son chauffeur pour prendre la route du retour.

Michel VIDEAU

SOUVENIRS D'ORIENT

Notre collègue Guy CHARLES, qui a été amené à beaucoup voyager dans la dernière partie de sa vie professionnelle, nous l'annonce sans ambiguïté : « Ce sont les souvenirs les plus drôles (ou insolites !) de cette période, que j'ai décidé de mettre par écrit avant qu'ils ne s'effacent ». Cet épisode s'intitule :

Tourisme à Bombay

Bombay n'a que très peu de lieux touristiques. On peut visiter la maison de **NEHRU**, sans grand intérêt, malgré son agencement : photos de NEHRU, enfant en bas de l'escalier, prenant de l'âge à mesure qu'on monte les marches.

Beaucoup mieux sont les grottes de **l'île d'ELEPHANTA**, mais accessibles par plusieurs centaines de marches. Il y a bien en bas des chaises à porteurs, mais ceux-ci sont tellement squelettiques qu'on préfère monter à pied.

Il y a le lavoir à ciel ouvert où des centaines d'hommes pataugent dans une eau tellement café au lait qu'on se demande comment les draps de l'hôtel peuvent être si blancs.

Enfin les « **Jardins suspendus** » qui n'ont d'autre intérêt que de connaître leur origine : une certaine catégorie d'indiens ne veulent être ni enterrés, ni incinérés, mais déposés dans des « **tours du silence** » avec des ouvertures permettant aux corbeaux de venir se ravitailler. Je n'en ai jamais vu de plus beaux qu'en Inde. Ils se promènent partout mais ne sont pas agressifs ; si vous êtes assis sur un banc et qu'un corbeau s'approche, il suffit de bouger un peu pour qu'il réalise que ce n'est pas encore l'heure. Comme les indiens, ils sont patients.

Pour en revenir aux « Jardins suspendus », ceux-ci se trouvent en fait sur une dalle en béton recouvrant un réservoir d'eau alimentant Bombay.

A l'origine ce réservoir d'eau était à ciel ouvert, mais il arrivait que les corbeaux, après s'être repus dans une tour du silence voisine, en repartent avec un morceau dans le bec pour ravitailler leurs enfants ou comme casse-croûte pour la route. Et il arrivait aussi, que bien qu'il n'y ait pas de renard en vue, ils ouvrent un large bec et laissent tomber leur proie dans l'eau ...

D'où épidémies pour les buveurs dont une partie des morts était destinée aux tours du silence d'où accroissement de la population des corbeaux... Il fallait arrêter cette spirale infernale, d'où la dalle en béton.

Guy CHARLES

NOTRE REPAS DE FIN D'ANNÉE

Jeudi 8 décembre 2005, une trentaine d'anciens se sont retrouvés au restaurant « **Le Grand Louvre** » pour le désormais traditionnel repas de fin d'année. Dans une ambiance très conviviale, tout en appréciant le menu sélectionné à leur intention, ils ont pu évoquer des souvenirs marquants de leur période d'activité, et échanger des informations sur les absents. Ensuite, ceux qui le souhaitaient (ou en avaient le temps ; ah ! ces retraités surbookés) ont pu faire une visite au Musée.
Jean GAUMET

REMUE-MÉNINGES

La grille de Jean GAUMET

HORIZONTALEMENT

1. Désignation. 2. Très prisée en été par les partis. 3. Contemporain ; Démonstratif inversé. 4. Diffusa ; Grandit dans le désordre. 5. Fait suer le fellah ; Possessif ; à l'envers : Tentes. 6. Foyer ; O.K.. 7. Pronom ; Hâlait Cléopâtre sur le Nil ; Un espagnol. 8. Nombre inversé ; Dix moins six. 9. Ne s'intéresse qu'au cru. 10. Pour les nouveau-nées.

VERTICALEMENT

A. Globulaire pour les hématies. B. Réjouit entre autres les imitateurs. C. Roi des étés ; Participe ; Japonaiserie. D. Fleur jaune ; Possessif. E. Tranche de rémunération ; Prénom d'une grande actrice américaine. F. Arrose Florence ; Navire. G. Mieux vaut n'en pas rêver ; Poulie. H. Rouges pour Arthur ; Eclatement de cloques. I. Enlevais ; Participe inversé. J. Les Alysamps entre autres.

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
9										
10										

SOLUTION DES MOTS CROISES (AT'TERRISSAGE n°21)

HORIZONTALEMENT : 1. Inviolable. 2. Nain ; Etain. 3. Ivresses. 4. Tees ; Elise. 5. ITEPT (Petit) ; Init(ié). 6. AT (ta) ; EIQE ; Me. 7. Te ; RCUREEM (Mercure). 8. Isoètes ; Ne. 9. AT (ta) ; Ton. 10. Enlacement.

VERTICALEMENT : A. Initiative. B. Navettes. C. Virée ; Oil. D. Inespéré. E. TicTac. F. Lèse ; Quête. G. Ateliers. H. Basin ; Te. I. Li ; Simenon. J. Entêtement

SOLUTION DE L'ENIGME (AT'TERRISSAGE n°21)

Le discriminant de l'équation : $X^2 - 45X + 322 = 0$ est 737, ce qui n'est pas un carré parfait.

On peut imaginer que le système de numération des extra terrestres n'est donc pas décimal, et que ceux-ci utilisent une base b .

Le discriminant s'écrirait alors : $(4b+5)^2 - 4(3b^2+2b+2) = 4b^2+32b+17 = (2b+8)^2 - 47$

Pour que le discriminant soit un carré parfait il faut que : $(2b+8)^2 - 47 = d^2$, soit : $(2b+8)^2 - d^2 = 47$

Ou encore $(2b+8+d) \cdot (2b+8-d) = 47$

47 étant un nombre premier, la seule solution est : $(2b+8+d) = 47$ et $(2b+8-d) = 1$, soit $b = 8$

Les extra-terrestres utilisent donc une base 8 et non pas 10 comme sur Terre. La racine carrée du discriminant vaut dans cette base : $d = 2b+7$, soit 27.

Les racines de l'équation sont alors :

$$X = (4b+5-d)/2 = (2b-2)/2 = 7$$

$$X = (4b+5+d)/2 = (6b+12)/2 = 3b+6,$$

Qui s'écrivent dans leur base : 7 et 36.

La réponse à faire aux extra-terrestres pour montrer qu'on les a bien compris est donc : « 7 et 36 ».

On peut de plus supposer qu'ils n'ont que 4 doigts au bout de chaque bras.

Comité de rédaction

Rédacteur en chef : Pierre DAL SOGLIO

Rédacteurs : Michel VIDEAU,

Roger LAFONTA, Michel GLÉMAREC

Mise en page : Jean GAUMET

[Historique des sorties, repas de fin d'année 2005](#)

[⬆ Remonter](#)

Atterrissage n° 22, supplément

PRESENTATION DE SAGEM

La société SAGEM, qui vient de fusionner avec SNECMA pour former le groupe SAFRAN, a réalisé en 2004 un chiffre d'affaires de 3,5 milliards d'euros. Elle employait 8 467 personnes au 31 août 2005, dans 8 centres de fabrication et 2 centres de recherche et développement. Elle a des clients dans 28 pays.

SAGEM comprend deux entités : **SAGEM Communication** (2,3 Md€) et **SAGEM Défense Sécurité** (1,2 Md€).

SAGEM Communication est présente dans deux grands domaines d'activité :

- **la communication mobile**, où SAGEM a pour rivales : MOTOROLA, NOKIA, SIEMENS (qui vient d'être racheté par un japonais)... Sa part de marché est encore faible, mais le nombre de téléphones vendus a été multiplié par 4 en 4 ans pour atteindre 21 millions d'unités en 2004. Dans ce domaine il faut être capable de présenter de nouveaux modèles chaque année.

- **la communication haut débit**, où SAGEM présente des matériels issus d'une coopération avec PHILIPS : dans la Télévision numérique haute définition, les terminaux résidentiels, les systèmes d'impression, les compteurs électroniques, ... Elle est le 7^{ème} constructeur mondial et a pris 5% du marché en Europe de l'Ouest.

SAGEM Défense Sécurité est présente dans différents domaines :

- **les drones** : SAGEM a développé un drone tactique multifonction. Il est capable de repérage, de détection et de visualisation à distance. Léger, il est récupéré par un parachute. SAGEM est le 3^{ème} constructeur mondial dans ce domaine et a reçu une commande dans 5 pays européens plus le Canada.

- **l'aéronautique civile et militaire** : SAGEM fournit des systèmes de navigation, des systèmes de guidage par infrarouge pour des missiles, des commandes de vol électriques avec des matériels 4 fois redondants. Elle équipe les Airbus, le Rafale et des hélicoptères comme le NH 90.

- **l'optronique**, où SAGEM est la première en Europe. Elle fournit en particulier la panoplie complète du futur fantassin, FELIN, qui comprend une visée d'arme infrarouge, une visualisation nocturne du champ de bataille, une combinaison de protection NBC, un radio calculateur pour les tirs d'armes automatiques. La panoplie complète pèse 25 kg. Elle a été commandée à 30 000 exemplaires par l'armée française, ce qui lui donne le rang de 1^{er} fournisseur mondial.

- **les matériels sécurisés** : SAGEM travaille dans le domaine de la biométrie, où elle a développé des terminaux de reconnaissance d'empreintes digitales et des systèmes identitaires pour le contrôle des flux dans les aéroports et la lutte anticriminalité. Elle possède la 1^{ère} place sur le marché mondial, dont elle détient 50% du marché. Elle a également développé très largement les cartes à puce pour cartes bancaires et a été retenue pour la carte vitale de 2^{ème} génération. On peut rappeler que Hervé CHABANNE, responsable de recherche dans le domaine de la sécurisation des puces de cryptographie, a reçu, en 2005, le grand prix de l'électronique « Général FERRIE », d'un montant de 3 000 euros, qui couronne ses travaux ; ce qui montre que SAGEM est à la pointe des développements dans ce domaine.

- **le polissage des miroirs optiques de grandes dimensions** : SAGEM assure un polissage de très grande qualité dans sa petite usine de Saint Pierre du Perray, en banlieue parisienne. Elle a fourni des miroirs paraboliques de 8,20 m au Chili et s'apprête à en livrer de nouveaux de 12 mètres. Elle est intervenue pour réparer le télescope de Hubble, qui n'avait pas été conçu à l'origine pour subir les grandes variations de température auxquelles il a été confronté.

Alors, quid de la synergie entre SNECMA et SAGEM ? Il y en a assurément dans le domaine des commandes électriques pour divers équipements aéronautiques et dans celui des calculateurs de bord. Et, en effet, en 2005, SAGEM et MESSIER-BUGATTI ont fait une proposition commune pour le frein tout électrique du Boeing B-787. Par ailleurs SAGEM étudie un calculateur pour la commande de régulation des moteurs SNECMA.

Accueillons donc, avec enthousiasme, SAGEM au sein du groupe SAFRAN, et parions qu'il y aura des retombées fructueuses (mais ce n'est sans doute pas le mot juste) pour faire s'envoler nos actions SAFRAN.

L'ATTERRISSAGE

N° 21 SEPTEMBRE
2005

BULLETIN DE L'
ASSOCIATION DES ANCIENS
CADRES ET
ASSIMILÉS DES SOCIÉTÉS
MESSIER

EDITO : Planète bleue

Le temps libéré par la retraite est une opportunité pour voyager. Ces voyages, pas nécessairement lointains, sont l'occasion d'observer la nature. Et nous, les seniors, pouvons constater l'évolution du pays.

Il y a trois quarts de siècle, la France était surtout un pays agricole.. Progressivement elle s'est industrialisée.

Nous avons d'abord vu le côté positif de la course vers le progrès : amélioration du niveau de vie, recul des maladies, accès aux loisirs.

Nous avons occulté le côté sombre du progrès.

L'industrialisation a conduit à de graves pollutions.

- Pollution de l'air, provoquant le réchauffement climatique qui engendre des canicules plus fréquentes et provoque des sécheresses : diminution des récoltes, incendies dans le Midi, orages violents, à l'origine de graves inondations, et en déferlant des hauteurs, les eaux de pluie, qui ne sont plus ralenties par la végétation disparue, ravinent la terre arable, premier pas vers la désertification. De plus, la surexploitation des forêts diminue la production de la chlorophylle.

- Pollution de l'eau : nos rivières sont transformées en égouts, les nappes phréatiques sont empoisonnées par les pesticides et les nitrates.

- Certaines de nos campagnes sont défigurées par des dépôts d'ordures à ciel ouvert, véritables dépotoirs où les sacs en plastique sont les vedettes.

J'arrête là l'inventaire : il est suffisamment inquiétant. Notre belle planète bleue va manquer d'eau et l'eau c'est la vie !

Si l'on ne veut pas laisser à nos petits enfants un globe semblable à la Lune ou à Mars, soyons tous comptables de la gestion de notre environnement immédiat.

Ne gaspillons pas les ressources qui sont limitées, économisons l'eau et l'énergie : les prochaines générations nous remercieront ou nous condamneront.

Le choix est clair !

Pierre_DALSOGLIO

LE MOT DU PRÉSIDENT

Il a fallu attendre 1905, pour que les frères Wilbur et Orville WRIGHT, précurseurs à l'époque dans le plus lourd que l'air, puissent voler sans trop de difficultés, avec leur « Flyer », pendant quelques dizaines de minutes autour de leur champ, à une trentaine de mètres du sol, à Huffman Prairie près de Dayton. Ils étaient deux à travailler sur ce projet .

Un siècle plus tard, le 27 avril 2005, l'Europe faisait décoller un avion de 560 tonnes, l'Airbus A380. Ils devaient être 20 000 à travailler sur cet avion qui devrait emporter jusqu'à 800 personnes.

Si nous autres, de l'ACAM, avons suivi avec intérêt ce premier vol, parce que, anciens des sociétés MESSIER, nous sommes impliqués dans cette réussite, nous n'avons peut-être pas prêté la même attention à cet autre exploit : l'arrivée de « Huygens » sur Titan, le 14 janvier 2005.

Un pari fou ! Faire parvenir, après un périple de 7 ans et un parcours de 3,5 milliards de kilomètres, un « vaisseau spatial » (Cassini), capable de larguer la sonde Huygens, qui après une « plongée » de 3 semaines dans une atmosphère à 1 500°C, atterrit sur le sol à -180°C, d'une lune de Saturne, plus grosse que mercure : Titan. Son « Allo T où » annonçant son arrivée a mis ensuite 67 minutes à nous parvenir.

Un siècle seulement, la vie d'un homme, a suffi pour passer d'un hobby de bricoleurs de génie à la réalisation de projets colossaux. L'acharnement de quelques pionniers : ADER, les frères WRIGHT, FARMAN, VOISIN, ... est à la base du développement d'une nouvelle industrie qui a créé des centaines de milliers d'emplois et a permis un rapprochement sans précédent des terriens, qui en moins de 24 heures peuvent se retrouver en n'importe quel point du globe. C'est prodigieux !

Roger LAFONTA

UN PEU D'HISTOIRE

Au début du transport aérien : le FARMAN F60 GOLIATH

Il y a quelques semaines, la présentation de l'Airbus A380 a été la vedette de tous les médias.

Cet avion de tous les records est l'aboutissement le plus récent d'une longue histoire dont il est à propos de rappeler le début.

Novembre 1918, la Grande Guerre se termine. Elle a vu la naissance de l'aviation militaire et le développement de grands projets. Parmi ceux-ci, un bombardier lourd, le FARMAN F60 GOLIATH, conçu en 1918. La paix retrouvée, il fut rapidement transformé en appareil civil.

Il s'agissait d'un biplan à charpente en bois recouverte de toile formant un fuselage profond muni de hublots. La cabine arrière offrait huit sièges ; elle était séparée du compartiment avant où quatre passagers trouvaient place. L'habitacle surélevé était réservé aux deux membres de l'équipage.



A l'origine, les moteurs, des Salmson Z9, étaient du type en étoile, à refroidissement par eau. Par la suite, divers autres moteurs furent installés ; citons les Salmson 260 de 260 et 300 ch., les Gnome-Renault de 300 et 380 ch., les Lorraine-Dietrich ... et Rhône-Jupiter.

Le GOLIATH s'adjudgea plusieurs records mondiaux :

. le 1^{er} avril 1919 : record d'altitude à 6 300 mètres avec quatre passagers à bord.

. en août 1919 : liaison Paris-Casablanca, soit 2 050 km en 18h23', avec huit hommes d'équipage.

Les conditions étaient réunies pour les débuts de l'aviation commerciale et le Goliath prit une place prépondérante. Durant les dix années qu'il demeura en service, il devint l'un des avions de transport les plus appréciés. Toutes les compagnies aériennes européennes l'adoptèrent. La première entrée en service régulier eut lieu le 20 mars 1920 sur la ligne Paris-Londres par la Compagnie des Grands Express Aériens. Elle fut suivie par la Compagnie des Messageries Aériennes, la Société Générale des Transports Aériens, Air Union, la SABENA, la compagnie tchèque CSA, la compagnie roumaine LARES.

Au total 60 appareils de ce type assurèrent les liaisons aériennes entre les capitales européennes jusqu'en 1933.

Ainsi naquit l'aviation civile de transport !

Pierre DAL SOGLIO

20 ANS DE L'ACAM

C'est le 19 avril 2005, que l'ACAM a fêté ses 20 ans, en présence du Président de MESSIER-BUGATTI, Yves LECLERE, du premier Président de MESSIER-DOWTY, Dominique PARIS, et d'une soixantaine d'Acamiens. Avant de trinquer à une longue vie de l'ACAM, son Président, Roger LAFONTA a prononcé la petite allocution suivante :

« Mon cher Président, mes chers amis,

Voilà tout juste 20 ans, le 20 avril 1985, un certain nombre d'entre vous se réunissaient dans une salle de la bibliothèque de la mairie de Montrouge pour adopter les statuts d'une association régie par la loi de 1901 : l'ACAM, Association des Anciens Cadres et Assimilés de MESSIER-HISPANO-BUGATTI. Ce projet avait été mené à bien sous l'impulsion de Marcel LAINE, qui n'a pu se joindre à nous aujourd'hui, entouré de jeunes préretraités dont certains sont ici cet après-midi et que j'ai l'honneur de saluer : Edgard BITON, ancien Président, Roger BALDET, ancien trésorier, Hervé POISSON, secrétaire « perpétuel », Yvette PINSET, « membre à vie » du Conseil d'Administration.

Cette initiative faisait suite au contrat de solidarité de 1982 et au licenciement conjoncturel de 1984, deux mises en préretraite qui ont marqué les esprits. En ce temps là les gens n'avaient pas l'habitude de partir en retraite à l'âge de 55 ans, l'âge requis était encore de 65 ans deux ans auparavant. Et bien que les conditions de départ fussent avantageuses, deux soucis animaient nos anciens : les modalités d'application de la garantie de revenu après leur départ et la retraite « chapeau ». Ces craintes avaient conduit l'ACAM à adhérer à l'UNAPA, Union Nationale des Associations des Personnes Agées, ensuite à l'UFR, l'Union Française des Retraités, englobée depuis peu dans la Confédération Française des Retraités (CFR), qui compte 2 millions d'adhérents et dont le rôle est la défense des retraités et de nos retraites.

Page 2

à l'origine, l'ACAM fut plutôt créée dans un souci de défense et dans le doute que les promesses faites au départ des anciens ne soient pas tenues, celle-ci, devenue l'Association des Anciens Cadres et Assimilés des sociétés MESSIER, s'est orientée vers un côté plus ludique axé sur des activités divertissantes et des sorties culturelles. Car nous sommes jeunes : de jeunes retraités de MESSIER. On ne me contredira pas si je vous dit que la jeunesse n'est pas une période de la vie, mais un état d'esprit. Jeune est celui qui s'étonne et s'émerveille encore, et trouve de la joie dans le jeu de la vie. Jeune est celui qui cherche toujours à découvrir de nouveaux horizons et à s'enrichir de nouvelles connaissances.

Je ne sais si Marcel LAINE, premier Président, pensait en créant l'ACAM qu'elle serait aussi florissante 20 ans après, mais il avait sans doute, retenu la leçon de Guillaume d'Orange « Point n'est besoin d'espérer pour entreprendre, ni de réussir pour persévérer ».

Je le remercie donc vivement, ainsi que tous ceux qui ont contribué à la naissance de l'ACAM. Nous leur remettons tout à l'heure un souvenir pour les 20 ans de notre association. Celle-ci regroupe aujourd'hui 130 adhérents, et maintient un esprit d'amitié et un lien solide entre eux ainsi qu'avec les sociétés Messier. Nous attendons aussi de nouvelles recrues à la suite des départs prévus cette année.

Grâce aux fondateurs, nous nous retrouvons assez souvent : pour des sorties, des voyages, le repas de fin d'année, l'assemblée générale. Mon prédécesseur, Pierre DAL SOGLIO, a lancé un bulletin, « l'Atterrissage », que nous publions 3 fois par an. Notre Conseil d'Administration comprend 12 membres et se réunit une fois par mois. Et nous sommes ce soir à la disposition des nouveaux venus pour répondre à toutes les questions sur nos activités possibles.

Avant de trinquer à nos 20 ans et à notre bonne santé à tous, et à celles des promoteurs de l'ACAM, je laisse la parole au Président de MESSIER-BUGATTI, Yves LECLERE, qui nous a fait l'honneur et l'amitié de passer quelques instants avec nous. »

SALON DU BOURGET 2005

Le 46ème Salon International de l'Aéronautique et de l'Espace du Bourget a été l'occasion pour de très nombreux visiteurs, de voir évoluer le plus gros avion de transport civil du monde, l'Airbus A380-800, mais aussi d'admirer l'Airbus A340-600 ou encore le dernier né de chez Dassault, le Falcon 7X.

Cette année, le Bourget n'a ouvert ses portes que 7 jours, et donc un seul week-end pour le public.

M. Le Portz, ancien PDG de Messier-Dowty, aujourd'hui responsable du Salon du Bourget, a promis qu'un effort serait fait les prochaines années pour mieux accueillir le grand public, car les allées noires de monde, rendaient difficiles l'approche des stands et des avions exposés.

Parmi les 200 aéronefs présents, on compte quelques nouveautés dont le Boeing 777-200LR, l'Embraer 195, le Sukhoï Su-27-SMK, l'Aermacchi M-346. Remarqué également, entre deux Rafale, la maquette grandeur du « Neuron », le nouvel avion sans pilote à bord de Dassault.

Une évocation historique de l'aviation a été assurée tous les jours par les vols de quelques avions mythiques, le « Vampire », le "Noratlas", ou le « Super Constellation ».

Cette année, les chalets Messier étaient dans la ligne du groupe SAFRAN. Nous tenons à remercier les Sociétés Messier-Bugatti, Messier-Dowty et Messier-Services pour leurs invitations.

Michel GLÉMAREC

NOUVELLES DU GROUPE

Airbus A320 et le Sociétés MESSIER : Cet été, le cap des 2500 équipements livrés par Messier-Dowty et Messier-Bugatti, pour l'Airbus A320, a été franchi. La toute première livraison a eu lieu début 1987 !

ARIANESPACE – derniers lancements de satellites : En août 2005, la société européenne a lancé avec une fusée ARIANE 5, depuis Kourou (Guyane), le plus gros satellite commercial jamais construit, 6,2 tonnes, pour THAICO-4 (Thaïlande). La même semaine, la société européenne a mis en orbite, avec un lanceur SOYOUZ depuis Baïkonour (Kazakhstan), un satellite de communication de 2 tonnes pour les USA.

Anciens du Groupe Snecma – Retraite chapeau : Le transfert au 1er janvier d'AXA à ARIAL – La Mondiale s'est réalisé dans de bonnes conditions. Pour les retraités nés avant le 1er juillet 1935, l'actualisation annuelle a été réalisée au 1er avril (1,02% correspondant à l'indice INSEE, moins 1% applicable pendant 15 ans de 1995 à 2010 selon l'accord contractuel de juillet 1995). Pour les autres retraités l'actualisation est en cours, AXA n'ayant pas communiqué à temps le détail des multiples cas applicables (notre Flash de mars 2004 détaillant les 6 cas types recensés).

Serge SEVESTRE

REMUE-MÉNINGES

La grille de Jean GAUMET

HORIZONTALEMENT

1. Un secret qui l'est et le restera. 2. Nom d'un petit bonhomme ! ; Faisait la soudure. 3. Au sens propre sont condamnables, au figuré enthousiasmantes. 4. Support ; Attend-elle encore sa lettre ? 5. Petit bancal ; Initié sans fin. 6. Possessif inversé ; Lettres de métrique. 7. Pronom ; Amalgame de mercure. 8. Plante aquatique ; Va au pas. 9 . Possessif inversé ; Doublement moitié de tata. 10. Etreinte.

VERTICALEMENT

A. Un syndicat qui ne chôme pas en période de vacances. B. la NASA a bien de soucis avec les siennes. C. Mise à la porte ; Malgré la sécheresse, son cours ne cesse de monter. D. On n'y croyait plus. E. Devient muet avec les temps modernes. F. Nuit ; Recherche . G. Montmartre entre autres en a abrité de célèbres. H. Tissu damassé ; Pronom. I. Unité chinoise ; Ses polars ont fait sa réputation. J. Celui de l'âne est proverbial.

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
9										
10										

SOLUTION DES MOTS CROISÉS (ATTERRISSAGE n°20)

HORIZONTALEMENT : 1. Ancillaire. 2. Nouveautés. 3. ATR ; Cité. 4. Roi ; OZO (Zoo) ; Fa. 5. Cra (Cracra) ; Nemrod 6. Hiles ; NEOR (Orné). 7. IE (Id Est) ; Parti. 8. Stencil ; Il. 9. Te ; NIO (Ino) ; MNL. 10. Espionnage.

VERTICALEMENT : A. Anarchiste. B. Notoriétés. C. Curial. D. IV ; EENNI (Innée). E. Leçons ; CIO. F. Laize ; Pion G. Automnal. H. Ite ; RER ; Ma. I. Ré ; Footing. J. Escadrille

NOUVELLE ENIGME : Les services secrets américains ont réussi à déchiffrer un message provenant certainement d'extra-terrestres. Ceux-ci sont visiblement à la recherche, dans l'univers, de civilisations ayant acquis un développement moyen. Les services secrets ont interprété le message comme suit : « L'équation : $X^2-45X+324 = 0$ a deux entiers pour racines. Trouvez-les ! » Qu'auriez-vous répondu à leur place, et que penser de leur anatomie ?

SOLUTION DE L'ENIGME (ATTERRISSAGE n°19)

Procédons à rebours et plaçons nous en fin de partie quand ce sera à mon tour de jouer.

- S'il reste 1, 2, 3, 4 ou 5 jetons, je gagnerai *puisque je peux prendre jusqu'à 5 jetons d'un coup*.

- S'il en reste 6 : j'en prendrai 3, *mon adversaire ne pouvant pas prendre la même quantité que moi*, il en prendra 1 ou 2, me laissant la possibilité de prendre alors les jetons restants.

- S'il reste 7 jetons, je suis perdant, puisque quelle que soit la façon de jouer, je lui laisserai soit 6 jetons et il m'aura en en prenant 3, soit 5 jetons ou moins qu'il pourra ramasser.

- S'il reste 8 jetons, cela m'est favorable car en prenant 1 jeton, j'en laisse 7 à mon adversaire qui se retrouve dans la situation précédente très défavorable. Je peux aussi en prendre 4 et il sera obligé de me laisser au moins 1 jeton à prendre puisqu'il ne pourra pas prendre 4 jetons. On notera (8 -> 7, 4) la façon de jouer qui, partant de 8 jetons, en laisse au suivant 7 en en prenant 1 ou 4 en en prenant 4.

- S'il reste 9 jetons, je pourrai jouer (9 -> 6, 7), et ainsi d suite (10 -> 5, 7), (11 -> 7), (12 -> 7)

- S'il reste 13 jetons, je suis dans une situation perdante, car je laisserai à mon adversaire 12, 11, 10, 9 ou 8 jetons qui lui seront favorables.

- S'il reste 14 jetons, je pourrai jouer (14 -> 13), et encore : (15 -> 14, 13, 11), (16 -> 13), (17 -> 12, 13), (18 -> 13), (19 -> 16), mais 20 me sera défavorable, car quelle que soit le nombre de jetons que je prendrai je laisserai mon adversaire me ramener à 13 ou 7 jetons, qui sont des étapes perdantes. On aura encore (21 -> 17, 20), (22 -> 19, 20), (23 -> 18, 20), (24 -> 20, 22), (25 -> 20). Mais 26 me sera également défavorable

On retrouve de 14 à 26 les mêmes possibilités que de 1 à 13, les chiffres étant augmentés de 13. On est donc dans une série modulo 13, avec des perdantes qui sont 0 et 7.

Puisque $500 = 13 \times 38 + 6$, j'ai intérêt à jouer le premier et à prendre 3 jetons.

Vous pouvez, étant pressé, jouer par exemple avec $(N \times 13 + 6)$ jetons seulement, et $N < 38$, si vous jouez le premier, ou $(N \times 13 + 0$ ou 7) jetons en laissant votre adversaire jouer le premier.

Atterrissage n°21, supplément voyage en Guyane

 [Remonter](#)

VOYAGE EN GUYANE - 2^{ème} partie : les visites touristiques

Envisagé depuis plusieurs années, le projet de voyage en Guyane a fini par se concrétiser, avec la complicité de nos collègues retraités de la SEP. C'est donc 6 « ACAM » et 8 « AA SEP », qui embarquèrent, le samedi 5 février 2005, à bord d'un Airbus A340 d'Air France, destination Cayenne.

Ce fut l'occasion, du moins pour ceux qui comme moi l'empruntaient pour la première fois, d'apprécier le confort et la taille de cet avion qui n'est cependant qu'un modèle réduit du futur A380 ! Les 9 heures de vol, pour parcourir environ 7 100 km, n'ont pas paru trop longues entre les repas, la lecture et les distractions proposées sur l'écran individuel qui équipe chaque dossier de siège. J'ai particulièrement apprécié le suivi permanent du vol, position de l'avion, vitesse, altitude, distances (parcourue et restant à parcourir), heure d'arrivée prévue, toutes indications fournies alternativement dans le système métrique et en unités anglo-saxonnes.

Au départ d'Orly la température était tout juste positive ; à l'arrivée à l'aéroport de Rochambeau 30° (environ), le choc thermique fut rude et incita les plus frileux à quitter précipitamment leurs pull-overs. Dès la descente de l'avion une première surprise nous attendait : panne de courant générale sur Cayenne ! Le tapis roulant qui devait acheminer nos bagages restait désespérément immobile. Finalement dans la bonne humeur et dans une belle pagaille, les bagages furent acheminés manuellement sur ledit tapis, qui n'était plus « roulant ». Au bout d'une heure, les derniers bagages – les miens, enregistrés parmi les premiers – étaient enfin restitués. L'ironie du sort a voulu qu'au voyage retour, en raison d'une grève d'une « certaine catégorie de personnel », l'attente soit encore plus longue pour récupérer les bagages à Orly, où l'électricité fonctionnait parfaitement !

L'organisation du séjour avait été confiée à « Espace Amazonie ». Mais lorsque j'ai eu connaissance du programme, je me suis aperçu que j'avais déjà fait certaines visites lors d'un précédent voyage en Guyane. Je m'en suis donc remis à ma fille, enseignante à Kourou, pour l'organisation de mon séjour. Cependant, ma situation « indépendante » ne m'a pas empêché de retrouver le groupe pour les visites communes.

Un peu d'histoire

Si le Centre Spatial a beaucoup contribué à faire connaître Kourou, il est bon de rappeler quelques dates qui jalonnent l'arrivée des métropolitains dans ces terres lointaines :

- 1638 : fondation de Cayenne par les marchands de Rouen (sous Louis XIII)
- 1763-1765 : expédition de Kourou (sous Louis XV) qui se termine en désastre. Les rescapés se réfugient aux îles du Diable, rebaptisées pour la circonstance : îles du Salut, (au nombre de trois). Celle dont la côte est la plus inhospitalière restera « île du Diable ». La plus grande sera l'île Royale, en l'honneur de Louis XV, et la troisième l'île Saint-Joseph.
- 1795 : l'île du Diable est un lieu de déportation politique pendant la Révolution – plus de 300 prisonniers – (sous la 1^{ère} République)
- 1852 : création officielle du bagne (sous la 2^{ème} République)
- 1938 : fin de l'envoi des bagnards en Guyane (sous la 3^{ème} République)
- 1953 : départ des derniers bagnards (sous la 4^{ème} République)
- 1964 : création du Centre Spatial à Kourou (sous la 5^{ème} République)

Visite du village de Cacao

Dans ce site, situé à environ 50 km au sud de Cayenne, furent implantés des bagnes à partir de 1850. Le village actuel renaît en 1977 avec l'arrivée de réfugiés politiques Hmongs, originaires du Haut-Laos, qui sont devenus les plus importants producteurs de fruits et légumes de la Guyane. Ils sont présents sur les marchés de Cayenne et de Kourou et bien entendu dans la halle de Cacao.

La visite d'une exposition entomologique nous a permis de voir de nombreuses « bestioles » vivantes :

- mygales, dont la gentille « matoutou » passée de main en main pour prendre la photo,
- iule (inoffensif) et grand scorpion de Guyane (venimeux mais qui n'attaque jamais son support) en liberté sur la main du présentateur,
- scolopendre (20 cm) et petit scorpion, les deux très venimeux tenus à l'extrémité d'une longue pincette.

Nous avons vu également un énorme crapaud-buffle, en cage, et sous des filets, de magnifiques papillons dont le « morphe » à la splendide couleur bleue. Repas local pris chez l'un des « chinois » du marché.

Sur la route du retour, arrêt au « château ». Il s'agit d'une construction en bois inspirée de châteaux forts mais à échelle réduite. L'actuel utilisateur de ce local n'est pas l'hurluberlu qui l'a construit. Pascal y loge les serpents qu'il chasse en forêt pour les montrer à ses visiteurs et s'ils ne sont pas dangereux, les pose volontiers sur leurs mains. En revanche la manipulation des spécimens dangereux requiert toute sa concentration. Selon ses dires, les morsures de serpents font plus de morts en métropole qu'en Guyane.

Carnaval à CAYENNE

Après cette visite insolite, retour à Cayenne pour assister à la grande parade du Carnaval. En prélude au défilé, nous avons pu apprécier la démonstration acrobatique des motards de la Gendarmerie Nationale sur leur Harley-Davidson. Après les démonstrations en solo, en duo, en trio, sur une même moto, et en side-car ... ils ont réalisé des pyramides à 2 puis à 5 motos (environ 14 participants) et achevé leur spectacle par des sauts au tremplin à travers des cercles enflammés.

Page 1

Le défilé du carnaval était ouvert par des troupes de danseuses brésiliennes suivie de très nombreuses compagnies guyanaises qui dansaient avec leurs orchestres ou leurs sonos sur camions décorés. On pouvait admirer toute la variété des tenues, de costumes les plus élaborés et très colorés à ceux réduits à leur plus simple expression. Le carnaval est une grande fête populaire, qui dure plus d'un mois, au cours duquel les « fêtards » dorment peu mais peuvent se revitaliser avec les punchs, planteurs ou nombreux remontants à base de rhum.

Les îles du Salut

Situées à environ 1,5 km, face à Kourou, les trois îles du Salut sont une destination incontournable. Elles jouissent d'un micro-climat beaucoup moins rude que celui de la côte guyanaise – j'y ai bénéficié d'un ciel radieux, pendant qu'il pleuvait à Kourou. Pour les touristes elles apparaissent, avec leurs cocotiers près du rivage, comme un petit paradis, ... qui fait oublier qu'elles connotaient l'enfer du bagne. Elles sont la propriété du CNES, qui y a installé un cinéthéodolite, pour le suivi des trajectoires de fusées. Sur l'île Royale, la restauration, en cours, tout à fait remarquable, des bâtiments du bagne permet, certes, de garder le souvenir du passé, mais paradoxalement en donne une image presque trop « rose ». Sur l'île Saint-Joseph, où j'ai été horrifié en découvrant les ruines des immenses bâtiments du bagne, j'ai finalement trouvé que la grande tristesse de ce décor s'accordait mieux au souvenir des bagnards qui y (sur)vécurent. La troisième île est interdite d'accès, l'île du Diable, la bien nommée en raison du danger de son approche maritime. On y aperçoit la cabane de son plus célèbre prisonnier, Drouot.

manime. On y aperçoit la cabane de son plus célèbre prisonnier, Dreyfus.

La plupart des touristes, arrivés par la navette du matin, repartent en fin d'après-midi. Aussi pour jouir pleinement de ce site il faut y rester deux jours pour bénéficier du calme qui suit le départ des navettes et profiter de la faune. Les agoutis, petits mammifères roux, de la taille d'un lapin, y pullulent. Mais ce sont mes rencontres avec les deux espèces de singes qui y vivent, qui m'ont le plus enthousiasmé. Les plus familiers sont les singes écureuils, à peine plus grands que nos écureuils et qui descendent de leur arbre pour prendre dans la main le pain ou le bonbon qu'on leur tend. L'expression « malin comme un singe » a toute sa signification quand l'un d'eux, un peu plus effronté, est venu « chiper » dans sa main le paquet de bonbons que tenait ma petite-fille.

Les « sakis capucins » font figure de géants à côté de ces sympathiques singes écureuils ; ils doivent approcher le mètre. Ma fille m'avait raconté sa rencontre avec eux : passant dans une allée, elle avait été environnée de projectiles lancés des branches qui la surplombaient. Je fus prévenu de notre première rencontre par un lancer de fruit, à moitié grignoté, tombé quelques mètres devant nous. Dès que j'eus levé les yeux et découvert les deux énergumènes qui avaient signalé leur présence, ils se lancèrent, bruyamment, dans une sarabande effrénée, pour démontrer toute la gamme des sauts qu'ils pouvaient réaliser dans les branchages surplombants. Nous avons assisté à un numéro de cirque époustouflant, et les artistes, très excités, travaillaient sans filet ! Que se passait-il dans leur cervelle ? ... de l'agressivité ? certainement pas, hypothèse démentie par notre deuxième rencontre, ... une démonstration de leur savoir-faire ? ... je pencherai finalement pour un joyeux chahut de potaches ! Le lendemain matin, de très bonne heure, nous avons aperçu toute la colonie qui était au sol. En s'approchant une maman avec son bébé sur le dos est allée se réfugier sur une branche. Tous les autres ont poursuivi leurs occupations, à une quinzaine de mètres. Et l'un d'entre eux, s'est même avancé pour ramasser des morceaux de pain qu'on lui déposait sur une pierre, ce qui m'a permis de le photographier à quelques mètres, dans sa plus profonde indifférence.

En repartant de l'île Royale, je m'étonnai, auprès de l'hôtesse, de n'avoir pas vu de vol d'aras, comme lors de ma précédente visite (l'ara, à ne pas confondre avec le perroquet, a une queue aussi longue que son corps et son nom est l'onomatopée de son cri ; c'est un oiseau magnifique au plumage rouge ou bleu).

Bonne question ! Elle me confirma qu'il n'y avait plus que quatre aras dans les îles, car lors de travaux nécessitant la venue d'ouvriers haïtiens, on ne s'était aperçu qu'ils aimaient les aras qu'après qu'ils eussent mangé le septième !

Saint-Laurent du Maroni et Zoo de Saint-Jean

Lors de mon précédent séjour, ma découverte de la côte ouest s'était arrêtée aux plages, où viennent pondre les tortues luth (de 400 à 700 kg). Et dans le même après-midi, j'avais eu la chance d'assister à la fois à l'éclosion – jaillissement du sable des petites tortues qui se précipitent dans la mer – et à la montée sur la plage de ces énormes tortues marines, venues pondre. Cette fois, j'avais l'intention d'aller jusqu'au Maroni, qui matérialise la frontière à l'ouest, côté Surinam.

Le bagne fut créé en 1857 à Saint-Laurent du Maroni, qui devint en 1880, commune pénitentiaire. Désormais tous les condamnés transitaient par Saint-Laurent avant d'être répartis entre les différents pénitenciers de Guyane. La municipalité a restauré quelques bâtiments et la visite donne une bonne idée de l'importance de ce site. L'une des attractions pour « touristes » est la cellule du bagnard Papillon. Mais les invraisemblances jointes aux exploits de ses codétenus qu'il s'est injustement attribués dans ses mémoires (d'après notre guide) ont complètement démystifié sa gloire éphémère. A l'incarcération s'ajoutaient souvent des brimades arbitraires de la part des gardiens. La mortalité fut très forte dans ces camps.

A 15 kilomètres de Saint-Laurent le zoo de Saint-Jean recueille des animaux blessés. Au cours de la visite j'ai été frappé par la complicité qui pouvait exister entre les « pensionnaires » et notre guide. Les mammifères étaient très bien représentés : un tapir, le plus gros mammifère terrestre d'Amérique du sud (jusqu'à 250 kg et la taille d'un jeune bovin) errait en liberté et nous a escorté une bonne partie de la visite. Friand de caresses sous le cou, il n'hésitait pas à nous bousculer pour en redemander avec insistance... Tous les félins, en cage, étaient présents, l'ocelot, le puma, leur croisement l'ocema et le jaguar. Plusieurs singes, dont l'atèle (singe-araignée à la queue prenante) sont venus recevoir un câlin.

Page 2

Nous avons également vu des pécaris ou cochons-bois, d'après notre guide, le plus dangereux de animaux à croiser en forêt car il possède quatre canines saillantes (deux seulement pour nos sangliers), se déplace en bande et n'hésite pas à se jeter au cou de son vis-à-vis pour lui trancher la gorge. C'est un gibier très apprécié, mais dont l'élevage n'est pas sans risques. Et mon inventaire ne serait pas complet si j'oubliais de mentionner le raton-laveur, qui s'est précipité vers la porte de sa cage pour lécher la main du guide.

Les aras sont très cabotins, n'hésitant pas à faire une démonstration de suspension par le bec ; mangeurs de graines, leur bec a une force redoutable – à ne pas tester – en revanche ils peuvent marcher dans votre main avec douceur, - un poids plume ! – mais il faut respecter la hiérarchie du dominant !

On ne peut quitter un zoo de Guyane sans avoir vu des reptiles : quelques tortues terrestres, un caïman hargneux d'avoir été interrompu dans son immersion, et des serpents avec prise en main des boas (la routine !), sauf s'il s'agit de l'anaconda, l'un des plus gros serpents du monde, à cause de son poids. Il y avait un beau spécimen, que nous sommes allés toucher dans sa cage, toucher et non caresser, car ces animaux ne manifestent aucune affectivité. S'ils ne se sentent pas agressés (et qu'ils n'ont pas faim !) ils restent passifs.

En voiture, il est rare de croiser l'un des hôtes de la forêt, et pourtant ce jour là j'ai eu la chance de voir de près, un animal tout noir, à la longue queue en panache, traverser la route en quelques bonds, ayant l'allure d'un très gros écureuil, au moins à l'échelle 3. Renseignement pris auprès de spécialistes, c'était un genre de martre appelé « tayra ».

Barrage hydroélectrique de Petit-Saut

Construit sur le Sinnamary, de 1989 à 1995, ce barrage fournit actuellement environ 70% de l'électricité guyanaise, avec ses quatre turbines. C'est un barrage-poids d'une hauteur de 35 mètres. La retenue d'eau couvre 350 km², c'est la plus grande retenue d'eau française. Son niveau est l'objet d'une surveillance attentive ; une pluie d'un centimètre d'eau représente 3,5 millions de mètres cubes, et il pleut beaucoup en Guyane.

Le projet a fait l'objet de nombreuses polémiques. Pour éviter de noyer une grande partie de la faune, une opération gigantesque de capture, d'identification et de transfert d'animaux a été réalisée, qui a permis de découvrir des animaux inconnus en Guyane et même pas connus du tout. La forêt noyée étant source de pollution, l'oxygénation de l'eau est mesurée en amont et en aval du barrage qui comporte des dispositifs de ré-oxygénation.

A côté du barrage la « Maison de la découverte du Petit-Saut » est un espace pédagogique remarquable sur la faune et l'environnement du barrage. Il ne faut pas oublier que la richesse de la faune n'existe que par la présence de la flore. Nous sommes dans la forêt amazonienne où l'on a recensé environ 5 500 espèces de plantes. Les sentiers balisés donnent un petit aperçu des nombreuses espèces d'arbres, dont les bois précieux, aux couleurs variées permettent la réalisation d'objets artisanaux. De multiples plantes fleuries y poussent à l'état naturel, jusqu'au bord des routes. Citons, entre autres, parmi les spécimens indigènes, également cultivés dans les serres européennes : anthurium, balisier, oiseau de paradis et orchidées.

Malgré tout l'intérêt de faire connaître les études écologiques réalisées à Petit-Saut, les autorités locales semblent très réticentes à débloquer les crédits nécessaires au fonctionnement de cet établissement. Lors de ma visite, j'ai appris que la route par laquelle j'étais arrivé (sans problème particulier) était déclarée non praticable, donc interdite aux cars qui pourraient transporter des élèves. Et les crédits, pour rendre la route conforme, n'étaient pas encore votés ! Espérons que le bon sens l'emportera !

Les Marais de Kaw (prononciation : « ko »)

Nous avions rendez-vous chez notre guide à Roura à environ 30 km du sud de Cayenne. Après nous avoir précisé la route à prendre, il nous invita à partir « Vous vous arrêterez au bout de la route ». Effectivement 50 km plus loin la route vient buter sur la rivière de Kaw. Le village de Kaw est au-delà, on n'y accède qu'en barque ! Notre guide nous rejoignit un peu plus tard, en amenant derrière sa voiture l'embarcation qui devait transporter la vingtaine de touristes de notre groupe.

Après la mise à l'eau, notre première étape fut la visite du village de Kaw. Une recommandation : pas de restriction sur les photos de paysage mais absolument aucune photo des habitants ! Nous eûmes vite fait le tour du village. Heureusement notre venue n'était pas passée inaperçue, et la responsable d'un bâtiment municipal nous y accueillit. C'était un petit musée de la flore et de la faune du site. Nous y avons même vu un impressionnant caïman noir naturalisé, espèce protégée dont le marais est le dernier refuge. A noter que la dénomination de « marais » est impropre. Les herbes que l'on voit sur les côtés de canaux où l'on circule, sont en fait une savane qui flotte à la surface des eaux en crue de la rivière de Kaw.

La deuxième étape fut un long parcours dans le marais pour voir et photographier la multitude des oiseaux qui y vivent : hérons, aigrettes, et grands échassiers. Nous avons même eu la surprise de croiser des zébus qui vont pâturer à la nage avec, perchés sur leur dos, des oiseaux, qui se nourrissent de leurs parasites. Sur une colline dominant le marais est installée une ferme de 400 zébus. Si la présence de cette ferme peut paraître insolite en un lieu aussi isolé, il est intéressant de rappeler qu'en fait cette région était déjà habitée bien avant l'arrivée des européens (nombreux débris de poteries et d'outillages lithiques). Plusieurs tentatives d'implantations eurent lieu aux 18^{ème} et 19^{ème} siècles pour la culture du cacao, du café et du thé mais finalement toutes échouèrent.

En fin de parcours, à la tombée de la nuit, nous avons mis pied à terre pour nous restaurer. Le guide avait prévu le rhum pour les amateurs de « planteur » (dont il n'a pas bu !). Chacun a mangé le sandwich qu'il avait apporté, et à la nuit tombante nous avons repris l'embarcation pour la troisième étape, la capture des caïmans.

Page 3

De nuit, lorsqu'ils ont la tête au ras de l'eau, leurs yeux apparaissent rouges dans le faisceau d'une lampe. Après le repérage, il faut faire une approche silencieuse et avec un peu de chance on arrive à passer une corde avec un nœud coulant autour de leur gueule, pour les neutraliser puis les hisser dans l'embarcation. La première prise fut un caïman de plus d'un mètre âgé d'environ 15 ans. Après de nombreuses photos, il fut relâché dans son marais. Un deuxième, tout petit fut également monté à bord et passé de main en main pour que tous le voient ou le touchent. Au cours de notre équipée nocturne, j'en ai aperçu deux autres, de très près, mais qui ont esquivé le « lasso ».

En raison de l'heure très tardive à laquelle s'achevait l'excursion, nous avons sagement retenu une chambre à Roura. Et le lendemain, nous fiant aux commentaires de notre guide (je cite l'opuscule, pas notre chasseur de caïman), nous n'allions pas quitter Roura sans avoir visité la fameuse habitation Gabrielle qui fut la propriété de La Fayette ! L'office du tourisme était fermé ; je suis donc allé frapper à la porte de la Gendarmerie, pour demander l'itinéraire pour s'y rendre. Je fus très courtoisement accueilli par deux jeunes « gendarmettes », mais ni Gabrielle ni La Fayette n'ont paru évoquer le moindre souvenir de leur part ! Voilà un but d'excursion pour un éventuel séjour en Guyane, après enquête sérieuse de localisation.

Epilogue

La Guyane est encore peu connue des touristes. Elle possède de multiples facettes, où chacun peut trouver un programme de visite qui lui convienne. Ceux qui ont déjà eu l'opportunité d'y aller, comme nos collègues de la SEP, ont souvent envie d'y retourner. J'espère que ce compte-rendu vous aura fait découvrir quelques-uns des aspects de ce département d'outre-mer, dont je suis sûr qu'il comporte beaucoup d'autres sujets d'étonnement !



Jaguar



Singe écureuil

Jean GAUMET

SUPPLEMENT ATERRISSAGE n°21

Page 4

[Historique des sorties, Guyane](#)

 [Remonter](#)

L'ATTERRISSAGE

NO 20 AVRIL 2005

BULLETIN DE L'
ASSOCIATION DES ANCIENS
CADRES ET
ASSIMILES DES SOCIÉTÉS
MESSIER

EDITO : Deux fois 20

LE MOT DU PRÉSIDENT

Ce numéro de L'ATTERRISSAGE porte le numéro 20. Par une heureuse coïncidence, il est publié au moment où nous célébrons le 20^{ème} anniversaire de l'ACAM. En cette circonstance particulière, il est permis de jeter un regard en arrière et d'exprimer quelques réflexions. Tout d'abord, il faut remercier nos collègues qui ont fondé l'ACAM et l'ont structurée à un moment où notre Société affrontait quelques difficultés avec comme conséquence le départ prématuré de plusieurs d'entre nous : l'ACAM fut fondée avant tout pour préserver leurs légitimes intérêts. En vingt ans, l'Association est restée vivante et a diversifié ses activités. Dans ce numéro notre ami Hervé Poisson, nous rappellera en quelques lignes l'historique de l'ACAM. Nous devons aussi exprimer nos remerciements aux différents Présidents et Administrateurs qui ont pris le relais des pionniers qui nous lèguent aujourd'hui une association bien active. Merci également aux Directions de nos Sociétés, avec lesquelles notre départ n'a pas rompu le contact. Enfin, il nous faut aussi avoir une pensée particulière pour nos collègues qui nous ont quitté, dont plusieurs furent des administrateurs appréciés. Maintenant, tournons nos regards vers l'avenir. Des nouveaux membres adhèrent à l'ACAM et nous leur souhaitons la bienvenue. Nous désirons qu'ils participent autant que possible aux activités que nous leur proposons, y compris au Conseil d'Administration. Je crois que ce qui a fait le succès de cette aventure réside dans le renouvellement régulier du Conseil d'Administration, ce qui est une source de propositions et d'idées nouvelles dans le but de vous défendre, de vous instruire et, si possible, de vous distraire. Alors, avec nous, construisez le futur et participez !

Vingt ans déjà ! Le bel âge ! L'ACAM fêtera ses vingt ans le 19 avril 2005. Créée par les anciens Présidents Marcel LAINÉ et Edgard BITON, et notre secrétaire général adjoint Hervé POISSON, notre association a pris son envol sans jamais faillir à sa mission, qui est de rassembler dans une communauté vivante et ludique, ceux qui ont permis aux sociétés Messier de prendre l'essor et la place primordiale qu'elles occupent aujourd'hui dans le monde aéronautique. Après s'être démenés sans compter, il est juste que les collaborateurs MESSIER, une fois arrivés à la retraite, trouvent des dérivatifs distrayants, sans couper les ponts avec leur passé. Vingt ans après ... ça donne un peu une allure de roman de cape et d'épée. J'espère que l'équipe qui a en charge présentement les destinées de l'ACAM ne démérite pas trop, ni ne déçoive les pères fondateurs de cette « institution ». Je ne ferai pas ici le bilan des nouveautés introduites peu à peu dans notre vie associative : un voyage annuel technique, touristique et culturel, le repas de fin d'année, le bulletin « L'ATTERRISSAGE », qui devrait être enrichi du volet « porte-plume », des déjeuners-débats J'espère qu'on ne s'arrêtera pas là. Mais l'un des aspects que je crois positif dans la vie de l'ACAM, c'est de conserver des liens étroits et amicaux avec les dirigeants des sociétés MESSIER. Cela nous apporte des facilités, notamment pour régler les problèmes administratifs touchant aux anciens. Par conséquent l'ACAM tient à remercier solennellement ses anciens qui ont créé l'association. Elle le fera le 19 avril prochain, au cours d'une réunion festive qui aura lieu au bar du 1^{er} étage du restaurant d'entreprise. Venez nombreux ! Le « Flash » vous indique les modalités de cette rencontre.

 [Remonter](#)

L'atterrissage n°20, page 2

L'ACAM, déjà 20 ans !

L'après-midi du 20 avril 1985, une centaine d'anciens du personnel de Messier-Hispano-Bugatti Montrouge se réunissaient dans une salle de la bibliothèque de la Mairie de Montrouge.

Cette assemblée adopta les Statuts d'une Association régie par la loi de 1901, et élit, conformément à ceux-ci, un Conseil d'Administration. Les statuts avaient été préparés par un bureau provisoire dirigé par Monsieur Marcel Lainé. Le conseil élu, se réunit à l'issue de l'Assemblée, nomma Président de l'ACAM : Monsieur Lainé et constitua le bureau. L'ACAM était née. La présidence d'honneur fut proposée à Monsieur René Lucien, ancien PDG de la Société MESSIER, qui l'accepta. Ces anciens étaient issus, soit d'un groupe informel ayant accepté le Contrat de Solidarité de 1982, dirigé par Monsieur Cohen, soit du licenciement conjoncturel de 1984. Monsieur Cohen fut nommé Vice-Président.

Les premières activités de l'ACAM furent les modalités d'application de la Garantie de revenu, prévue lors du licenciement de 1984, gérées par Monsieur Biton, deuxième Président, et celles de l'application de la « Retraite Chapeau », traitées auprès du DRH par Monsieur Baldet, alors trésorier de l'ACAM.

Monsieur Biton fit adhérer l'ACAM à l'UNAPA ; cette Association regroupait des Associations similaires, dont le but commun était d'assurer la pérennité de nos retraites. De regroupement en regroupement, l'ACAM est aujourd'hui adhérente à la CFR (Confédération Française des Retraités), via l'UFR (Union Française des Retraités).

L'ACAM est présidée actuellement par Monsieur Roger Lafonta, son sixième Président. Chaque président participa à la consolidation de l'ACAM et continue encore à œuvrer à la défense des anciens de MESSIER, chaque fois qu'une intervention s'avère nécessaire. Que dire Continuez !

Hervé POISSON

UN DÉPART EN RETRAITE CHÈREMENT ACQUIS

Jean-Yves DANTON est entré chez MESSIER en 1962 après son service militaire (26 mois en Algérie). Il a poursuivi sa formation en cours du soir et du samedi : d'abord 2 ans pour obtenir son Brevet Professionnel de mécanicien, puis 10 ans au CNAM pour devenir Ingénieur. 42 ans plus tard, après avoir participé à la mise au point de la nouvelle machine d'essais de freins de MESSIER-BUGATTI, il vient de prendre une retraite bien méritée. Mais ce qui pour chacun des anciens ne constitue que l'aboutissement normal d'une fin de carrière a bien failli être brisé par l'attentat perpétré dans la station Port-Royal du RER en cette dramatique journée du 3 décembre 1996.

Son épouse se rappelle cette journée fatidique : « Ce soir là, je ne savais même pas où il était parti, il m'avait déposé le matin à l'école, j'ai su par mes élèves que quelque chose de très grave était arrivé... Je ne sais pas pourquoi, j'ai pensé qu'il était dans ce train, je suis sortie de l'école comme une fusée, très très inquiète... je n'ai eu des nouvelles que très tard par le responsable du Service Réanimation de l'hôpital Beaujon. Quand elle m'a appelée, j'ai tout de suite pensé : « Il est vivant ! »

Les circonstances de cet événement restent également gravées dans sa mémoire : « Je rentrais d'un salon professionnel à Villepinte. Je prends rarement le métro, mais là c'était la meilleure solution. C'était l'heure de pointe du soir, j'étais assis sans le savoir en face de la bombe glissée sous un siège à Charles de Gaulle. A la station Châtelet, 2 jeunes ont pris place sur ce siège... Trois stations plus loin, ils ont sauté, ils sont morts.

J'ai eu la jambe gauche broyée, les poumons écrasés, les tympans crevés, des brûlures sur tout le corps, mais je n'ai pas perdu connaissance. Une très jeune secouriste, que je n'ai jamais revue, me caressait le visage en me disant : « Surtout, Monsieur il faut vivre... ». Au bloc opératoire, j'ai entendu une infirmière dire : « Je me demande ce que le chirurgien va pouvoir tirer de ça »... Je me suis dit : « Je vis, donc je vais vivre ».

Il a beaucoup souffert, subi 24 interventions chirurgicales, des greffes osseuses, de lambeaux, de tympan et surtout fait preuve d'une volonté tenace pour endurer toutes ces interventions... « J'ai suivi l'exemple d'une mère extraordinaire », avoue-t-il. Sa famille et ses collègues l'ont bien entouré pendant toutes ces épreuves.

Même les tracasseries administratives ne lui ont pas été épargnées : chipotage sur le taux d'invalidité, taux de remboursement de la Sécu qui n'avait pas pris en compte que c'était un accident du travail !

Et 8 ans après l'attentat « Les auteurs n'ont toujours pas été retrouvés, leur bombe n'a pas « parlé ». J'aimerais aller leur parler, savoir ce qui les animait réellement et leur démontrer qu'aimer les autres est le meilleur moyen de leur faire connaître ses idées. Je n'ai ni haine ni esprit de vengeance, dit-il, mais j'éprouve de la colère face à cet acte lâche et cruel qui touche des innocents. Je veux en même temps essayer de les comprendre et les voir jugés et condamnés ».

Maintenant il démarre une vie de retraité « actif » avec sa canne, sa voiture à boîte automatique et son téléphone portable, pour informer régulièrement son épouse de ses déplacements.

Son courage force notre admiration et nous tenons à lui témoigner notre amicale sollicitude. Nous lui souhaitons une bonne retraite. A très bientôt lors d'une prochaine réunion de l'ACAM !

Jean GAUMET

(Article réalisé à partir d'une interview de Jean-Yves Danton au journal « Messages » du Secours Catholique »)

AIRBUS A380 – Naissance du Super-Jumbo

1^{er} « roll out » - Présentation du 18 janvier 2005 à Toulouse (extrait de www.sneecma.fr).

Il a fallu moins de 10 ans à AIRBUS pour donner naissance à son super-jumbo A380. En 1995, l'avionneur européen ne présentait au Bourget qu'une maquette à l'échelle 1 de son A3XX. En l'an 2000, l'A380 est officiellement lancé et les premières commandes enregistrées (Emirates et Air France). Aujourd'hui l'A380 affiche un carnet de commandes fermes de 139 appareils (13 clients).

Pour Snecma la réussite est également celle des 7 sociétés du Groupe présentes tant en propulsion qu'en équipements sur le plus gros avion commercial jamais produit :

- HUREL HISPANO fournit les nacelles qui sont équipées des premiers systèmes électriques de commande des inverseurs de poussée (système ETRAS développé en partenariat avec Honeywell). La certification de « l'Electromechanical Thrust Reverse Actuation System » prévue fin 2005 validera la substitution de la puissance électrique à la puissance hydraulique retenue jusqu'à maintenant pour commander les inverseurs de poussée.

- MESSIER-DOWTY fournit l'atterrisseur avant (près de 5 mètres de haut).

- MESSIER-BUGATTI est en charge de nombreux équipements : système d'orientation des roues avant et principales ; et pour les atterrisseurs principaux : systèmes de régulation de freinage tout électrique, système de surveillance des pneus et des freins carbone, micro-pompes de commandes de vol de secours et les systèmes de distribution des circuits hydrauliques, auxquels est associé SOFRANCE pour la filtration.

- TECHNOFAN retenu pour le refroidissement des freins a aussi la responsabilité complète du système de ventilation de la baie avionique et de tous les équipements de ventilation cabine.

- LABINAL , enfin, équipe en intégralité les harnais électriques et a déjà débuté la fabrication du premier avion de série (A380 n°3 destiné à Singapore Airlines).

Serge SEVESTRE

REGROUPEMENT SAGEM – SNECMA (Extraits de www.sagem.fr)

Dans le cadre de l'offre publique d'échange (OPE) à titre principal en cours, assortie à titre subsidiaire d'une offre publique d'achat limité (OPA), les deux sociétés ont simultanément diffusé leurs résultats de l'année 2004 dès mi-janvier 2005.

Résultats 2004 (évolution / 2003)	SAGEM	SNECMA
Chiffre d'affaires	3 570 M€ (+12,3%)	6 812 M€ (+6%)
Résultat d'exploitation	105,7 M€ (+22,1%)	511 M€ (+7%)
Résultat net	134,2 M€ (+27%)	239 M€ (+29%)
Résultat net / action	0,22 € (+17%)	0,88 € (+38%)

Elle annoncent des perspectives 2005 en progression de l'ordre de 10% et feront valider leurs arrêtés comptables au cours d'assemblées générales d'actionnaires prévues en mai.

Confiant dans la réussite de l'opération de rapprochement, les deux groupes SAGEM et SNECMA, prévoient une nouvelle opération d'émission de titres sur le marché financier qui bénéficieront du dividende 2004 de 0,22 € par action, dès le regroupement réalisé. Cette émission de titres devrait voir une part réservée aux salariés et anciens salariés des deux sociétés.

Serge SEVESTRE

Le nouveau Groupe formé par SNECMA et SAGEM prendra le nom de SAFRAN

Par un communiqué de presse du 18 mars : « **SAFRAN** est la nouvelle dénomination proposée par le Conseil à l'Assemblée Générale des actionnaires du 11 mai 2005 appelée à approuver la fusion SAGEM et SNECMA.

Le mot **SAFRAN** a été choisi au terme d'un processus de réflexion, de création et de vérification. Les personnels de SNECMA et SAGEM ont activement participé à l'ensemble de la démarche. La sélection a été opérée parmi 4 250 noms dont 1 750 propositions internes émanant des salariés.

Les diverses significations du mot **SAFRAN** sont porteuses de sens pour le futur groupe. Il désigne la partie maîtresse du gouvernail d'un bateau et évoque l'idée de direction, d'objectif, de cap, de mouvement, de stratégie... les sociétés filiales gardant, quant à elles, leurs raisons sociales pour assurer la promotion de leurs lignes de produits respectives. SAFRAN est également le nom de l'une des épices qui ont été à l'origine du commerce mondial et de l'ouverture des grandes voies de communication entre l'Orient et l'Occident ».

ESPACE : Nouvelles de la sonde européenne SMART-1

Comme nous l'indiquions dans le dernier « ATTERRISSAGE », compte-tenu de sa réserve de carburant, la sonde SMART-1, propulsée par un moteur ionique de la SNECMA, a été rapprochée de la lune pour améliorer ses observations. Elle a atteint sa nouvelle orbite le 1^{er} mars.

REPAS DE FIN D'ANNÉE

Le 7 décembre nous nous sommes retrouvés, à 40 convives, dans le salon du « Ciel de Paris », au restaurant situé au 56^{ème} étage de la tour Montparnasse (38 secondes d'ascenseur pour s'élever de 207 mètres). Malgré un ciel couvert sur Paris, nous avons pu admirer le panorama d'où émergeait la Tour Eiffel.

Nous avons tous apprécié le repas et les vins fins qui l'accompagnaient. C'est donc dans une ambiance très chaleureuse que le Président Roger Lafonta a prononcé son traditionnel mot de bienvenue, remerciant tous les participants et regrettant l'absence de ceux qui avaient été empêchés de se joindre à nous.

Vers 15h30, quelques intrépides se sont hasardés, malgré le froid, à monter sur le toit de la tour, en plein air. Mais même dans la brume, le spectacle les a enthousiasmés.

En se séparant, certains se sont promis de revenir en 2005, là ou ailleurs, l'essentiel étant de se retrouver.

LES MOTS CROISES

La grille de Jean GAUMET

HORIZONTALEMENT

1. Un amour de servante. 2. Ses magasins attirent beaucoup de clientes. 3. Précède 42 ; Ville. 4. Sou-verain ; Révolution dans la ménagerie ; Note. 5. Doublé pour être sale ; Un fameux chasseur. 6. Points d'insertion sur un organe ; Décoré dans le désordre. 7. C'est à dire ; Mieux vaut choisir le bon. 8. Est de moins en moins utilisé pour la reproduction ; Pronom personnel. 9 . Pronom personnel ; Déesse marine en désordre ; Lettres de mensuel. 10. Activité de paix, de guerre et d'industrie.

VERTICALEMENT

A. Refuse toute autorité. B. Bonne réputation. C. Relatif à la cure. D. Le chiffre du Vert-Galant ; A l'envers : non acquise. E. Sont la bête noire des cancrs ; Ses membres sont venus récemment à Paris (2012). F. Lé ; Pièce de jeu . G. Saisonnier H. Allez ; Transport rapide ; Possessif. I. Presqu'île ; Entretien la forme. J. La cigogne fut l'emblème d'une célèbre....

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
9										
10										

SOLUTION DES MOTS CROISES (ATTERRISSAGE n°19)

HORIZONTALEMENT : 1. Téléviseur. 2. Originaire. 3. Révision. 4. Pire ; NN ; Or. 5. INA ; EIE ; Ro. 6. LTI ; Emu. 7. Lassitudes. 8. En ; Epaté. 9. Utilité ; Ré. 10. Régulateur.

VERTICALEMENT : A. Torpilleur. B. Ereintante. C. Livrais ; IG. D. (R)égie ; Selu (Seul). E. Vis ; Edipil (Lipide). F. Inini ; Tata. G. Saône ; Utet (Tétu). H. Ein ; Ede. I. UR ; Orme ; Ru. J. Retrousser

SOLUTION DE L'ENIGME PRECEDENTE : Compte tenu de l'abondance des informations, nous avons le regret d'avoir à reporter au prochain numéro de l'ATTERRISSAGE, la solution de la dernière énigme



Le Farman F-60 Goliath, qui fera l'objet de la prochaine rubrique historique de Pierre DAL SOGLIO.

Comité de rédaction

Rédacteur en chef : Pierre DAL SOGLIO
Rédacteurs : Michel VIDEAU,
Roger LAFONTA, Serge SEVESTRE
Mise en page : Jean GAUMET

L'ATTERRISSAGE

N0 19 DECEMBRE 2004

BULLETIN DE L'
ASSOCIATION DES ANCIENS
CADRES ET
ASSIMILES DES SOCIETES
MESSIER

EDITO : PORTE-PLUME

LE MOT DU PRESIDENT

En février 1997, il y a presque huit ans déjà, nous lançons « L'ATTERRISSAGE », le bulletin de liaison périodique de l'Association. Il a poursuivi son existence et, au fil des années, s'est enrichi de rubriques nouvelles : fiches techniques, remue-méninges, mots croisés.

Il y a toutefois une petite ombre à ce tableau : la rubrique « Courrier des Lecteurs » ne reçoit pas souvent vos réactions ou vos suggestions sur les sujets traités ou vos propositions susceptibles d'intéresser tout le monde. Dans ces bulletins de liaison, la communication doit fonctionner dans les deux sens : du Conseil d'Administration vers l'adhérent et en retour, des adhérents vers le Conseil. C'est pourquoi, dans le dernier flash spécial, nous vous annonçons le lancement de notre supplément de libre expression « Porte-Plume ».

Vous en recevez aujourd'hui le premier exemplaire et si vous souhaitez que ce ne soit pas un exemplaire unique, il faudra que, parmi vous, il y en ait qui prennent leur porte-plume pour écrire sur un sujet à leur gré, et dans le style qui leur conviendra, un article plus consistant que dans le cadre limitatif du « Courrier des Lecteurs ». Nous avons déjà le plaisir d'avoir quelques rédacteurs attirés que nous remercions à cette occasion, et nous espérons qu'ils susciteront des vocations, tout l'intérêt étant dans la variété des sujets proposés et la diversité des formes d'écriture.

En conclusion, réagissez et prenez votre courage à « une main », celle qui tient le stylo pour vous exprimer librement.

La parution d'un second numéro ne dépend que de vous !.

Alors, avec nous, construisez le futur et participez !

Pierre DAL SOGLIO

Début octobre, nous nous sommes retrouvés dix-neuf à Toulouse pour notre voyage annuel.

Nous avons eu de la chance : un temps idéal ni trop frais ni trop chaud, des guides passionnants, alliant des connaissances étendues à une culture diversifiée, ce qui leur permettait de répondre à toutes nos questions avec aisance et pertinence, enfin un hôtel très confortable situé dans le cœur historique de Toulouse.

Mais la chance ça se provoque. Et nous devons remercier nos gentils organisateurs, Michel VIDEAU et Jean JOUANDO, pour leur travail de préparation.

J'aurai quand même un regret : celui de n'avoir pas retrouvé plus d'anciens pour partager ces quelques moments de bonheur. A moins de vingt, il devient plus difficile d'amortir les frais fixes : car, guides, etc...

Que ceux qui hésitent encore à venir fassent un effort ; ils ne seront pas déçus ! Alors, comme disent mes petits-enfants : « A plus... ! ». Ce qui doit vouloir dire : « à plus nombreux la prochaine fois ! ».

Et pour 2005, je souhaite à tous, du fond du cœur, une année pleine de joie et de bonheur, et que la santé vous permette de bouger et de voyager le plus possible à votre gré.

Roger LAFONTA

MUTUELLE MESSIER-DOWTY

Le passage, il y a maintenant un an, dans le nouveau système SNECMA « **Mutuelle et Complémentaire associée** » géré par la **SIACI / PRC** donne de bons résultats pour les utilisateurs : rapidité, traitement personnalisé des dossiers en cas de difficultés ou d'urgence de prise en charge, intégrant les prestations complémentaires.

De plus un accord vient d'être trouvé pour les personnels de Bidos qui s'étaient écartés jadis d'un système spécifique imposé par le CE de l'époque.

Ils sont admis, par volontariat, dans un système identique à la SIACI / PRC, début 2005 et il est prévu une intégration totale à terme (une ou deux années) ce qui renforcera la solidarité entre tous, actifs et retraités de MESSIER-DOWTY de Vélizy et Bidos .

Serge SEVESTRE

VOYAGE « Amicale SEP » / « ACAM » en GUYANE

Le voyage en Guyane aura lieu du 5 au 12 février, pendant les festivités « très colorées » du **Mardi gras**.

Le programme (8 jours / 7 nuits sur place – départ un samedi et retour un dimanche) est en cours d'établissement. IL comprendra bien sûr la visite du site de lancement de KOUROU, des visites de villages en forêt, excursion en pirogue, visite des îles du Salut, le parc animalier, le marché de Cayenne et les restaurants créoles en fête pendant le Mardi gras très animé !

Avec un peu de chance, pourquoi pas, un tir de la nouvelle **ARIANE 5 ECA** dont les lancements commerciaux sont en cours de programmation dès le début 2005.

Serge SEVESTRE

ESPACE

La sonde européenne SMART-1 en orbite lunaire

www.snecma-moteurs.com

www.esa.int

Lancée en septembre 2003 par une fusée ARIANE 5, la sonde SMART-1 propulsée par le **moteur plasmique SNECMA-PPS** a atteint le 16 novembre 2004 sa mise en orbite lunaire.

Leader européen de la propulsion héliosélectrique à effet Hall pour satellites, SNECMA-Moteurs a développé cette technologie en collaboration avec son partenaire russe OKB Fakel, avec le soutien du CNES et de l'Agence Spatiale Française.

Le moteur plasmique a été allumé 289 fois au cours de la phase de croisière avec environ 3700 heures de fonctionnement et n'a consommé que 59 kilogrammes de Xénon (82 kg ont été embarqués) pour parcourir une longue trajectoire de plus de 84 millions de kilomètres en faisant 332 orbites spirales autour de la terre, avant la satellisation lunaire.

Avec la réserve de carburant disponible, les responsables ESA de la mission (Agence Spatiale Européenne) ont décidé de réduire de façon significative l'altitude de l'orbite que la sonde décrira autour de la lune afin d'améliorer les observations scientifiques qui démarreront en janvier 2005, afin de poursuivre de nouvelles activités scientifiques.

Serge SEVESTRE

Page 2

 [Remonter](#)

www.snecma.com
www.sagem.com

Le Conseil d'Administration de la SNECMA, convié par son Président Jean-Paul BÉCHAT et le Conseil de Surveillance de la SAGEM, placé sous la présidence de Grégoire OLIVIER, ont chacun en date du 29 octobre 2004, pris connaissance d'un **projet de rapprochement entre les deux sociétés.**

Ce rapprochement fera préalablement l'objet de consultations des instances représentatives des Personnels et des autorités ministérielles et administratives sur la base du projet prévu en **deux étapes indissociables** :

- **Dans une première étape**, SAGEM déposerait une offre publique visant la totalité du capital de SNECMA. Cette offre comporterait pour les actionnaires de SNECMA un échange de 13 actions SNECMA contre 3 actions SAGEM, sous réserve de l'approbation de la nouvelle Autorité des Marchés Financiers (AMF).
- **NOTA : PAMF** créée le 18 novembre 2003, est issue de la fusion de la **COB** (Commission des Opérations en Bourse) et du **CMF** (Conseil des Marchés Financiers)

- **Dans une deuxième étape**, les deux entreprises finaliseraient leur rapprochement et procéderaient à leur fusion dès l'approbation de leurs comptes de l'année 2004.
- **NOTA** : Le calendrier indicatif serait : mi-décembre 2004 ouverture de l'offre publique d'échange (**OPE**) complétée d'une offre publique d'achat subsidiaire (**OPA subsidiaire**) au niveau de 20 €uros par action SNECMA, ceci jusqu'à fin janvier 2005 pour clôture des offres. La fusion définitive des deux groupes devrait se terminer mi-mai 2005.

Ce **projet de rapprochement est devenu un projet de fusion** suite à l'approbation du Conseil d'Administration de la SNECMA réuni le 2 novembre 2004.

Nous en saurons certainement plus. Une Assemblée Générale des Actionnaires SNECMA est programmée le 15 décembre 2004 (à 9h30 au Palais des Congrès de Paris).

De son côté se réunira une Assemblée Générale mixte SAGEM le 20 décembre prochain afin de statuer sur l'autorisation d'émission d'actions SAGEM en vue de rémunérer l'apport d'actions SNECMA.

Il sera de plus proposé que le nominal de l'action SAGEM soit divisé par 5 afin que la parité d'échange de l'OPE qui était prévue de 3 actions SAGEM contre 13 actions SNECMA devienne 15 actions nouvelles SAGEM contre 13 actions SNECMA.

Commentaires

- L'objectif industriel pour la SNECMA semble être la création de synergies pour ses besoins de développement dans les domaines électroniques de plus en plus présents, aussi bien dans les moteurs (régulation pleine autorité), que dans les équipements (freinage, systèmes intégrés de commande d'orientation sur atterrisseurs), sans oublier le pilotage des séquences de propulsion des moteurs de fusées et l'accès avec les équipements SAGEM aux commandes de contrôle de vol des avions et hélicoptères.

- L'objectif commercial et d'après-vente pour la partie équipements avioniques de défense de la SAGEM, est de s'appuyer sur la couverture du réseau et des sites SNECMA proches des clients partout dans le monde.

Nota : Pour les porteurs d'actions SNECMA, l'opération d'échange d'actions proposée ne fait pas tourner fiscalement le compteur des ventes d'actions ; en effet une OPE complétée d'une OPA inférieure à 10% du nominal des actions reçues en échange, n'entre pas dans le relevé des cessions annuelles.

La plus-value, si elle a lieu, ne sera déclarable que l'année de la vente des nouveaux titres en rapportant leur valeur à celle des actions d'origine (conservez vos preuves d'achat à un niveau donné, les banques ne les conservant « que » 10 ans).

Serge SEVESTRE

Page 3

 [Remonter](#)

LES MOTS CROISÉS

La grille de Jean GAUMET

HORIZONTALEMENT

1. De plus en plus large et de plus en plus plat. 2. Le « Prunus armeniaca » l'était en fait de chine. 3. Son conseil précédait la conscription. 4. Sa politique n'est pas recommandable ; Quartier d'annamite ; L'homéopathie ne peut guérir sa fièvre. 5. Boîte à images ; Lettres de Madame de Sévigné ; Conjonction inversée. 6. Zone en altitude ; Son souvenir est plutôt tendre. 7. Découragement. 8. Préposition ; Surpris. 9. Sert ; Presqu'île. 10. Grande horloge de précision.

VERTICALEMENT

A. Marin ou bateau. B. Une critique violente l'est. C. Remettais ; Soldats US, le tête en bas. D. Régie sans tête ; Unique mais désordonné. E. Sans fin elle fait tourner ; A l'envers : Facteur d'obésité. F. Rivière de la Guyane ; Moitié de tonton. G. Affluent du Rhône ; Le bourriquot l'est proverbialement. H. Unité européenne ; Ville de Gueldre. I. Cité antique ; Sa loupe est recherchée ; Petit cours d'eau. J. Ce qu'il faut faire aux manches.

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
9										
10										

SOLUTION DES MOTS CROISÉS (ATTERRISSAGE n°18)

HORIZONTALEMENT : 1. Cosmonaute. 2. Oléagineux. 3. Nitrifia. 4. Fos ; UVM ; LM. 5. In ; Aera. 6. Scie ; Nériss. 7. Etonnas ; Tu. 8. Risées. 9. Io ; Pari. 10. Enervement.

VERTICALEMENT : A. Confiserie. B. Ol ; Onction. C. Sens ; Ios. D. Mai ; Meneur. E. Ogtu (goût) ; Ne. F. Nirvanas. G. Animées ; PM. H. Uef (Feu) ; RR ; SAE. I. Tuilait ; RN. J. Exam ; Suait

LA NOUVELLE ÉNIGME

Pour jouer (modérément) l'apéritif

Prenez 500 jetons. Proposez à votre partenaire de prendre à tour de rôle 1, 2, 3, 4 ou 5 jetons à la fois, mais pas plus et pas la même quantité que celle que le dernier joueur vient de prendre. Celui qui ramasse ainsi les derniers jetons a gagné.

Mais avant de commencer la partie, posez-vous les bonnes questions : « Devez-vous jouer le premier, et si c'est le cas, quel nombre de jetons prendrez-vous ? ».

SOLUTION DE L'ÉNIGME PRÉCÉDENTE

Première remarque : un mois qui compte un « vendredi 13 » débute un dimanche.

Deuxième remarque : quelle que soit l'année, sur les 10 mois de mars à décembre, on ne trouve que 3 couples qui commencent le même jour (il faut en effet que le décompte du nombre de jours au delà de 4 semaines corresponde à un multiple de 7) : mars-novembre, avril-juillet, septembre-décembre.

Troisième remarque : les années, dont trois mois commencent le même jour sont donc :

- pour les années ordinaires : février, mars et novembre
- pour les années bissextiles : janvier, avril et juillet.

Chaque année ordinaire ayant 365 jours, soit 52 semaines plus 1 jour, on retrouve un décalage d'un jour pour chaque début d'année, et de 2 jours après une année bissextile.

2004, année bissextile, ayant débuté un jeudi, 2005 débutera un samedi, et la première année ordinaire dont le 1^{er} février tombera un dimanche sera 2009, le 1^{er} janvier étant un jeudi. Puis nous aurons : 2015, 2026, 2037, ...

La première année bissextile commençant un dimanche sera 2012, et nous aurons ensuite 2040.

Ainsi avant 2020, nous n'aurons que 3 années avec 3 « vendredi 13 » : 2009, 2012 et 2015.

Vous avez encore le temps de préparer votre Loto.

Comité de rédaction

Rédacteur en chef : Pierre DAL SOGLIO

Rédacteurs : Michel CASSONNET, Roger LAFONTA, Serge SEVESTRE

Mise en page : Jean GAUMET

VISITE A TOULOUSE

L'Aéronautique, chère à tous, est le thème du voyage organisé les 5, 6 et 7 octobre 2004 à la Cité de l'Espace et à AIRBUS, auxquels nous avons ajouté une visite de la ville de Toulouse.

Arrivés à pied d'œuvre en fin de matinée, l'après-midi du mardi 5 est consacrée à la visite à pied du « Vieux Toulouse ». Départ de notre restaurant avec la guide nommée Sibylle, très souriante et très cultivée.

Premier arrêt, place Wilson, avec son bassin central au milieu duquel trône la statue de « Goudouli », poète de langue d'Oc (début du XVIIème siècle), qui ne devait pas manquer d'inspiration si le talent de sa muse était au niveau de sa beauté sculpturale.

Nous prenons ensuite la direction du Capitole, maison commune édifée par les « Capitouls » (magistrats municipaux), aujourd'hui Hôtel de Ville de Toulouse. Nous y visitons de magnifiques salles ; Gervais, Henri Martin et la salle des Illustres, dédiée aux gloires toulousaines. De splendides tableaux et plafonds ornent des salles.

Nous continuons notre visite par la Basilique Saint-Sernin (édifiée aux XIème et XIIème siècles pour abriter le tombeau de Saint-Sernin), la plus célèbre et la plus belle des grandes églises du Midi, la plus riche de France en reliques. Elle comporte un clocher octogonal à cinq étages de 65 mètres de haut.

Le couvent des jacobins, bâti par les Dominicains aux XIIIème et XIVème siècles, est un ensemble monastique gothique, où l'on découvre une voûte en palmier soutenant le chœur polygonal. Ce couvent fut transformé en quartier d'artillerie sous le Premier Empire et était encore intégré dans le Lycée Pierre de FERMAT avant d'être finalement réhabilité, après de longs travaux de restauration, achevés en 1974.

L'Hôtel de Bernuy abrite aujourd'hui le lycée Pierre de Fermat. Il a été construit par Jean de Bernuy, négociant pastelier au XVIème siècle, période très faste pour les pastels.

Après ces visites, nous avons pu nous détendre au bord de la Garonne, en prenant un rafraîchissement. La situation très centrale de l'hôtel a permis à ceux qui le souhaitent de poursuivre la visite de Toulouse en nocturne et en particulier d'admirer les illuminations du Capitole. Et tout près, l'hôtel « Au Grand Balcon » arbore encore son enseigne, là où furent hébergés tous les pilotes de légende de l'Aéropostale.

Le lendemain matin, un car nous a conduit à la Cité de l'espace. Un guide compétent nous y attendait. La visite commence par une échelle des distances qui devient une échelle des temps, les mètres, puis les kilomètres deviennent des années lumière, démonstration faite par 27 panneaux successifs, montrant des images (de vraies photos au départ centrées sur la Cité de l'espace) de carrés successifs, le premier de 1 mètre de côté vu d'une altitude de 1 mètre, puis de 10 m d'altitude, puis de 100 m de côté vu de 100 m d'altitude, jusqu'à 10² mètres, où l'on est censé voir tout l'univers, un univers plein de vide dès qu'on quitte la Terre.

Ensuite visite de la maquette de notre système solaire, où nous avons un aperçu de l'échelle des planètes. De là, nous passons à la découverte d'ARIANE 5, et des différents composants de la fusée. Et nous assistons à la découverte des origines et de l'évolution de notre planète, dans une salle, le Terradome, où les dimensions et le temps évoluent à grande vitesse, quelques milliards d'années parcourus en une dizaine de minutes.

Après le repas, pris sur place, nous avons été invités à pénétrer dans la station russe « MIR ». Trois exemplaires de MIR ont été construits. Un deuxième exemplaire était utilisé en piscine pour l'entraînement des cosmonautes. Celui que nous visitons, avant d'être racheté par la Cité de l'Espace, servait de laboratoire au sol. Il donne une bonne idée de l'espace confiné, dans lequel ses occupants évoluaient en apesanteur. Claustrophobes, s'abstenir !

Dans le Planétarium, nous avons assisté à une présentation des étoiles de notre galaxie.

Une visite du parc nous a permis de découvrir divers satellites. Nous avons terminé par le pavillon de expositions. Cette journée nous a paru bien courte, bien que nous ayons parcouru plusieurs milliards d'années-lumière.

Le lendemain matin, jeudi 7 octobre, nous avons rendez-vous chez AIRBUS pour une visite des différents sites de production et de montage. Nous avons aperçu dans les halls de montage les avions de la gamme A320, A330 et A340. L'A380 n'était pas au programme de la visite ; il et donc resté caché derrière les portes de son hangar, ce que beaucoup ont regretté. Mais nous avons pu assister au décollage et à l'atterrissage du BELUGA, le super-cargo, qui transporte les morceaux d'Airbus entre les divers sites de fabrication européens.

Nous retiendrons de cette visite le avions d'AIRBUS, même si certains auraient souhaité les voir de plus près, la visite de la Cité de l'Espace, qui nous a donné le vertige en nous plongeant dans l'Univers, et la découverte de la ville de Toulouse pour ceux qui ne la connaissaient pas.

Michel VIDEAU

[Historique des Sorties, Toulouse](#)

[Remonter](#)

porte-plume n°1: le samovar merveilleux

LE SAMOVAR MERVEILLEUX

* * * *

CONTE ORIENTAL

Il était une fois, dans un lointain Califat d'Orient, une grande cité où vivait une population bigarrée.

Petit peuple laborieux, commerçants entreprenants, artisans habiles et voyageurs venus d'ailleurs, tous étaient attirés par la beauté de la ville aux cent coupoles, qui, la nuit tombée, scintillaient sous la lumière des étoiles.

Ils venaient aussi y faire de bonnes affaires, au Grand Bazar, où l'on trouvait tous les produits de la Terre, que de nombreuses caravanes apportaient des quatre coins de l'horizon : soies de Chine, épices de Ceylan, merveilleux tapis de Perse, vases de Crète et bien d'autres marchandises, qui s'épalaient en abondance devant les échoppes.

A l'entrée de la ville, près de la Porte des Etrusques, s'étendait le quartier des artisans. Là, travaillait un forgeron-chaudronnier, dont l'atelier résonnait tous les matins des coups qu'il portait sur son enclume, alors qu'il transformait les flancs de cuivre rouge en vases harmonieux ou en plateaux au rebord festonné.

L'après-midi régnait le silence car c'était l'heure de la sieste rituelle, au moment le plus chaud de la journée.

Notre chaudronnier avait la main sûre et un bon goût certain : ses créations étaient appréciées et sa réputation avait rapidement grandi dans la ville et s'était répandue dans tout le Califat.

C'était un homme dont la curiosité était toujours en éveil, doué d'une grande imagination.

Il était bon vivant et essayait toujours de joindre l'agréable à l'utile, ce qui l'amena à perfectionner certains ustensiles d'usage courant ou à en inventer de nouveaux : il fut le premier à incorporer un briquet sur sa lampe à huile, ce qui lui permettait, le soir, de l'allumer plus facilement. Cette lampe eut un grand succès auprès de sa clientèle et elle marqua le début de sa prospérité et de sa renommée.

Il fit agrandir et embellir sa maison : au-dessus de son atelier, il aménagea un salon tranquille et confortable. Le sol était recouvert de tapis de haute laine de Tabriz, moelleux à souhait, ainsi que de nombreux coussins et poufs, sur lesquels il faisait bon faire la sieste.

Avant celle-ci, notre homme aimait savourer une tasse de moka, bien fort et bien fumant.

Le salon donnait sur une terrasse, isolé partiellement des regards extérieurs par un moucharabieh en bois de cèdre ouvragé. En entre-baillant convenablement la porte du salon, on pouvait créer avec l'ouverture de la terrasse un courant d'air bienfaisant qui rendait la sieste encore plus agréable.

Ce courant d'air apportait un délicat parfum de roses. En effet, notre chaudronnier aimait les roses pour la douceur de leurs pétales, leur odeur enivrante et la délicatesse de leurs formes.

Il en avait donc planté dans deux grands bacs en terre cuite, qu'il avait installés sur la terrasse. Chaque soir, il les arrosait avec amour coupant les tiges mortes par-ci, enlevant les fleurs fanées par-là.

Grâce à la qualité de son travail, ses affaires prospéraient toujours plus : maintenant, les objets qu'il fabriquait étaient réclamés par les marchands des villes voisines.

Il fallait donc les livrer.

Au début, notre homme partait avec les caravanes, suivant le pas lent des chameaux. Mais voilà, ce pas était vraiment trop lent ! Le temps ainsi passé sur les pistes brûlantes était presque aussi long que celui qu'il consacrait à son travail, dans l'atelier, et cela nuisait à son négoce.

Il se dit qu'il serait préférable et plus rapide de remplacer, pour ses livraisons, le chameau par le tapis-volant.

En ces temps merveilleux, de nombreux magiciens exerçaient leurs talents dans le pays. Moyennant quelques pièces d'argent, ils proposaient les bienfaits de leurs créations : cordes magiques, lampes à génie, babouches à sortilèges et, bien sûr, tapis-volants !

Ainsi, lors d'un passage dans la ville de Mer'Iniak, où il devait livrer une cargaison de lampes à briquet, notre artisan acheta chez Tal Isman, le magicien spécialiste le plus réputé de l'endroit pour les tapis volants, un modèle Karpet Kargo bien adapté à son problème. Au bout d'une demi-heure de négociations, il l'emporta pour douze mille deux cent trente sept maravedis, ce qui était un bon prix.

Maintenant il pourrait livrer plus vite !

Tout semblait aller pour le mieux pour notre héros.
Pas tout à fait !

Notre chaudronnier était un perfectionniste, comme l'était son ancêtre le plus fameux, le grand Magicien Gnome, dont les tours étaient encore dans toutes les mémoires.

Pour qu'il soit pleinement heureux, il fallait, en toutes choses, que sa satisfaction soit totale.

Or, trois détails gâtaient son plaisir :

- avant la sieste, il trouvait son moka trop fade,

- pour arroser ses roses, il lui fallait aller puiser l'eau au chadouf, et cela était fatigant.
- enfin, même s'il allait plus vite qu'avec les chameaux pour ses livraisons, il trouvait son tapis-volant encore trop lent.

Il décida d'affronter ce triple problème ! D'abord le moka !

Il descendit donc dans son atelier et se mit à fouiller dans son bric-à-brac. Un objet attira soudain son regard ; c'était un samovar qu'il avait troqué, il y avait peu de temps, contre deux lampes à briquet, à un caravanier Circasien de passage.

Il se mit à l'ouvrage : scie, pinces, marteau et limes entrèrent dans la danse pour modifier l'objet à son idée : il adapta une lampe à briquet sous le récipient pour chauffer l'eau comme il le désirait.

Au-dessus, il installa un entonnoir renversé, fermé par un tamis et terminé par une tubulure, soigneusement courbée, dont l'orifice de sortie était placé juste au-dessus de la tasse.

Pour plus de commodité, il fixa solidement l'engin modifié sur la table basse du salon, à laquelle il ajouta quatre roulettes sous les pieds, pour la déplacer plus facilement.

Maintenant, il fallait essayer l'efficacité du système.

Il remplit le récipient d'eau, ajouta le café sur le tamis de l'entonnoir, ferma le tout, puis alluma la lampe.

Au bout d'un instant, l'eau se mit à chanter, puis à bouillir. Lentement, la vapeur infusa à travers le café et bientôt les premières gouttes de moka tombèrent l'une après l'autre, dans la tasse. Puis le débit s'accéléra progressivement et, au bout de trois minutes, la tasse était remplie. L'instant de vérité était arrivé : notre chaudronnier porta la tasse à ses lèvres et goûta : c'était parfait.

Il avait réglé le premier point.

Dans son extrême satisfaction, il donna à son samovar modifié, et merveilleux, le nom de "Perr'Kohl-Ateur", ce qui, en swahidou, la langue du pays, signifiait "qui fait le bon petit noir".

Il fallait maintenant résoudre le problème de l'eau.

S'il pouvait remplir son outre près de sa demeure, ce serait mieux que d'aller jusqu'au chadouf, qui était situé à cinq minutes de marche.

L'idéal serait d'avoir un puits dans son jardin.

Le lendemain, dès l'aube, armé d'une pioche et d'une pelle, il commençait à creuser. C'était bien fatigant et le résultat n'était pas fameux ; au bout de deux heures, il avait fait un trou profond de trois coudées : point d'eau !

Il ne se découragea pas et se remit à piocher avec ardeur.

Sur un coup plus vigoureux il entendit soudain une sorte de gargouillis venant du fond du trou ; un instant plus tard, un liquide brunâtre jaillit, remplissant rapidement la cavité.

Victoire ! Il avait trouvé l'eau ! Elle n'était pas très claire et sentait un peu fort ; il pensa que cela était dû à la boue qui s'était formée.

Tout heureux, il remplit aussitôt une cruche et alla arroser ses roses. Mais, que se passa-t-il ?

Un moment plus tard, il constata que les plus jeunes fleurs se flétrissaient et commençaient à pendre sur leurs tiges.

Il soupçonna immédiatement une action néfaste de l'arrosage.

Il trempa son doigt dans le liquide et le porta à ses lèvres ; ça n'était vraiment pas bon et ça n'avait pas le goût de l'eau, même boueuse.

Ça n'était donc pas de l'eau ; il appela ce liquide "kerr rozen", ce qui signifiait "qui tue les roses".

Curieux de nature, il voulut savoir ce que c'était et eut l'idée de distiller le liquide brun. Il en versa une tasse dans le "Perr'Kohl-Ateur" et alluma la lampe. Il plaça un bol pour recueillir le distillat, et attendit.

Au bout d'un instant, la vapeur commença à sortir de la tubulure, de plus en plus fort, formant une sorte de petit nuage à l'odeur âcre.

La pression se fit plus forte et, brutalement, la vapeur ayant atteint la flamme de la lampe, il se produisit une explosion alors qu'une langue de feu jaillit en sifflant de la tubulure.

Sous l'effet de ce jet brûlant, la table à roulettes, sur laquelle le "Perr'Kohl-Ateur" était fixé, se mit en mouvement, prenant progressivement de la vitesse et renversant tout ce qui était devant. Notre homme se précipita, rattrapa la table et éteignit vivement la flamme avec le bas de sa djellabah.

Il s'assit sur un pouf, contemplant le désastre ! Il n'avait pas trouvé d'eau et ses roses étaient fanées.

Tout de même ; ce qu'il venait de voir le rendit pensif. Son esprit ingénieux l'amena rapidement à l'idée que si son "Perr'Kohl-Ateur" à "kerr rozen" arrivait à propulser sa table à roulettes, il pourrait peut-être donner plus de vitesse à son tapis volant.

Il fallait vérifier sur-le-champ : il démonta donc le "Perr'Kohl-Ateur" de la table et le fixa à l'arrière du tapis, qui était garé sur la terrasse.

Puis, il fit le plein, s'installa et battit le briquet, provoquant l'allumage. Quelques instants plus tard, la flamme s'échappant de la tubulure augmenta progressivement sa pression. et le tapis s'envola au-dessus des coupoles de la cité.

Le résultat était inespéré : le tapis volant était au moins trois fois plus rapide qu'avant !

Notre chaudronnier décida de poursuivre son vol d'essais jusqu'à Mer'Iniak, où Tal Isman le vit arriver à grande vitesse, dans un sifflement et une traînée de fumée.

L'artisan-pilote ayant atterri devant son échoppe, le négociant pu examiner de plus près cet étrange attelage. Son inventeur l'invita à

monter a bord pour un voi de demonstration ; ce fut un succes complet.

Tal Isman, qui avait le sens des affaires, commanda sur l'heure une dizaine de "Perr'Kohl-Ateur" à "kerr rozenn" pour en équiper ses tapis.

Très vite, les habitants les plus riches du Califat voulurent posséder ces nouveaux modèles et les ventes s'envolèrent, ce qui, en la circonstance, était tout naturel.

La Fabrique Califale de Tapis Volants de Bl'Aaniak, la ville rivale de Mer'Ilniak, passa une grosse commande pour soutenir la concurrence.

Notre forgeron-chaudronnier était devenu célèbre et fortuné il engagea de nombreux serviteurs dont un cafetier, un porteur d'eau et un jardinier.

Ayant résolu ses problèmes, il était heureux. Il décida alors de prendre femme, ce qui lui donna rapidement l'occasion d'avoir à résoudre de nouveaux problèmes !

Sa femme lui donna plusieurs fils.

Le commerce des tapis à "Perr'Kohl-Ateur à kerr rozenn" devint de plus en plus florissant.

Par esprit pratique, les marchands, qui trouvaient le nom de l'engin trop long à prononcer, le baptisèrent du nom de son génial inventeur : celui-ci s'appelait Atar ben Snek'Maa, descendant du Magicien Gnome et il vivait dans la belle cité de Kell Ermaan.

L'histoire du samovar merveilleux fut le début de la prodigieuse aventure des tapis volants propulsés par Atar, qu'on appela plus simplement les "Atars Volants".

Des années plus tard, les fils de notre héros poursuivirent l'œuvre de leur père et perfectionnèrent sans relâche son invention. En particulier, le fils aîné nommé Séhef Ehm, aussi intelligent que son père, mit au point un modèle encore plus prodigieux.

Mais ceci est une autre histoire...

P. DAL SOGLIO

NOTA :

Toutes ressemblances avec des événements passés, ou avec des noms existants, ou avec des entreprises artisanales exerçant encore leur activité, ne seraient que pure coïncidence, voulues délibérément par le Conteur.

 [Remonter](#)

Date de dernière mise à jour du site : 10/11/2023

Copyright © 2006 tous droits de reproduction réservés

Sous Menu Information de l'ACAM

L'Atterrissage | [Lire notes info](#) | [Soumettre note](#) | [Valider note](#) | [Flash-info](#) | [Mutuelle-Retraite-Santé](#)

[Bourse-Safran](#) | [Photos](#) | [Vidéos](#) | [Sudoku](#) | [Web TV](#) | [Liens](#) | [Médias](#) | [Mini-Flashes](#)

 [Plan du site](#)

 [Remonter](#)