

CONCORDE

R E F E R E N C E



01

P. 5 RENCONTRE AVEC UNE PHOTO
Boston – Massachusetts - USA

P. 7 TEMOIGNAGE
Michel Vergé raconte...

P. 15 LE SITE, LE LOGO
Naissance d'un logo

P. 16 AUTOUR DE CONCORDE
Pour continuer à parler de Concorde

P. 17 CONCORDE COLLECTOR
Collector 01 - R. Excoffon

P. 18 CONCORDE INSOLITE
Mexico, Mexicooooo

P. 19 LA BOUTIQUE



Photo AIRBUS HERITAGE

Couverture : Maquette de soufflerie
– Sud Aviation 1964

Revue trimestrielle éditée par
APCOS
23/27, Bvd Arago 75013 Paris

Directeur de la publication :
Pierre Grange

Rédacteur en chef :
André Rouayroux

Direction artistique :
Pierre Juin
j.editions@gmail.com

Imprimé par :
PIXART PRINTING

Dépôt légal :
en cours

Numéro d'ISSN
en cours

Contact
revue@concordereference.fr

concordereference.fr



Nous tenions à remercier :

Annick Moyal et Michel Vergé pour leurs souvenirs.

L. Dia - Editions Privat • S. Fomba - Airbus • A. Pozder - Musée Delta
J.P. Salsenach - Aérothèque • Ph. Van Lierde et R. Guigui - Airtage

C'est dans les ateliers de Filton (Royaume Uni) que les équipes britanniques s'affairaient autour de leurs propres avions.

Photo AIRBUS HERITAGE

Le mot du Président



Les jours nouveaux...

Née il y a un peu plus de 30 ans, l'APCOS a su réunir les anciens professionnels de Concorde, à Toulouse comme à Paris, en une Amicale dynamique. Depuis une quinzaine d'années elle s'est aussi préoccupée d'histoire humaine. Cela nous a permis de recueillir de nombreux témoignages et il nous a fallu entreprendre des recherches sur des thèmes techniques comme historiques pour pouvoir organiser des manifestations grand public de type conférence-expos.

Alors que les effectifs faiblissent, il nous faut pérenniser tous ces acquis et l'idée d'un site historique sur Concorde s'est imposée. Un lieu sur la toile où chacun pourrait trouver des informations originales, précises et exactes sur Concorde, un lieu de référence pour tout ce qui concerne Concorde. Avec Philippe Borentin, Alain Debroise, Pierre Juin et André Rouayroux à mes côtés, et la mise en ligne du site <https://concordereference.fr> début septembre, l'APCOS change son référentiel et s'inscrit résolument dans le siècle. Les modes de communication d'aujourd'hui nous permettront de toucher celles et ceux qui ont oeuvré pour Concorde mais qui ne connaissent pas encore notre association.

Dans ces conditions, il fallait une revue nouvelle, complémentaire au site et où, là aussi, l'humain ait toute sa place. André Rouayroux, qui en est le rédacteur en chef, s'attache à en faire un espace de rencontre et de découverte autour de Concorde, autour des « Gens de Concorde » mais également autour des lieux de Concorde, des ambiances de Concorde, des images de Concorde, des produits Concorde... Les possibles sont immenses, très rarement pour ne pas dire jamais exploités.

A vous de juger, au travers de ce premier numéro, et de vous exprimer en retour.

Bonne découverte

Pierre Grange
Président de l'APCOS.



Dis, quand reviendras-tu ?

Boston – Massachusetts - USA

Coincé sous un ciré au fond d'un taxiway, sous la lumière absente d'un ciel en noir et blanc, un photographe attend. Attentif au grondement croissant des réacteurs, il épie l'instant magique pour déclencher le moteur de son Nikon 24-36 et capter cet instant d'histoire d'esthétisme et d'évasion.

Les roues du F-WTSA viennent juste de quitter le tarmac de Boston-Logan, bien en bout de piste, les réservoirs certainement pleins comme pour un long vol, un transatlantique peut-être ? A bien y regarder « ça sent le vol d'essais » diront les spécialistes. Un décollage nez haut, visière relevée : une procédure qui ne figure dans aucun manuel d'exploitation. Le pilote aux commandes, Gilbert Defer, pilote d'essais de l'équipe Concorde, ne renâclait jamais à ce type de signature dont les médias raffolent. Et ce 17 juin 1974, le S.A. prend l'air presque exclusivement à leur attention. Le programme Concorde en a bien besoin pour, une fois encore, essayer de convaincre les Américains.

A bord, 32 passagers triés sur le volet, hommes politiques et journalistes, américains pour la plus part. On ne le dira jamais assez, mais tous sont follement enthousiastes de voler à bord de Concorde. Une expérience inoubliable, même sur l'avion du diable comme l'appellent ses détracteurs locaux.

Alors il prend l'air, direction Paris Charles de Gaulle, avec la mission de démontrer que Concorde est un avion rapide, le plus rapide des avions de transport. Ce que le cliché ne dit pas, c'est qu'au même moment, à Paris Aéroport Charles de Gaulle, un Boeing 747 d'Air France décolle pour rejoindre Boston Logan. Il y atterrira quelques 8 heures plus tard et surtout une poignée de minutes après le Concorde S.A, celui qui décolle là, sous nos yeux, sur la photo.

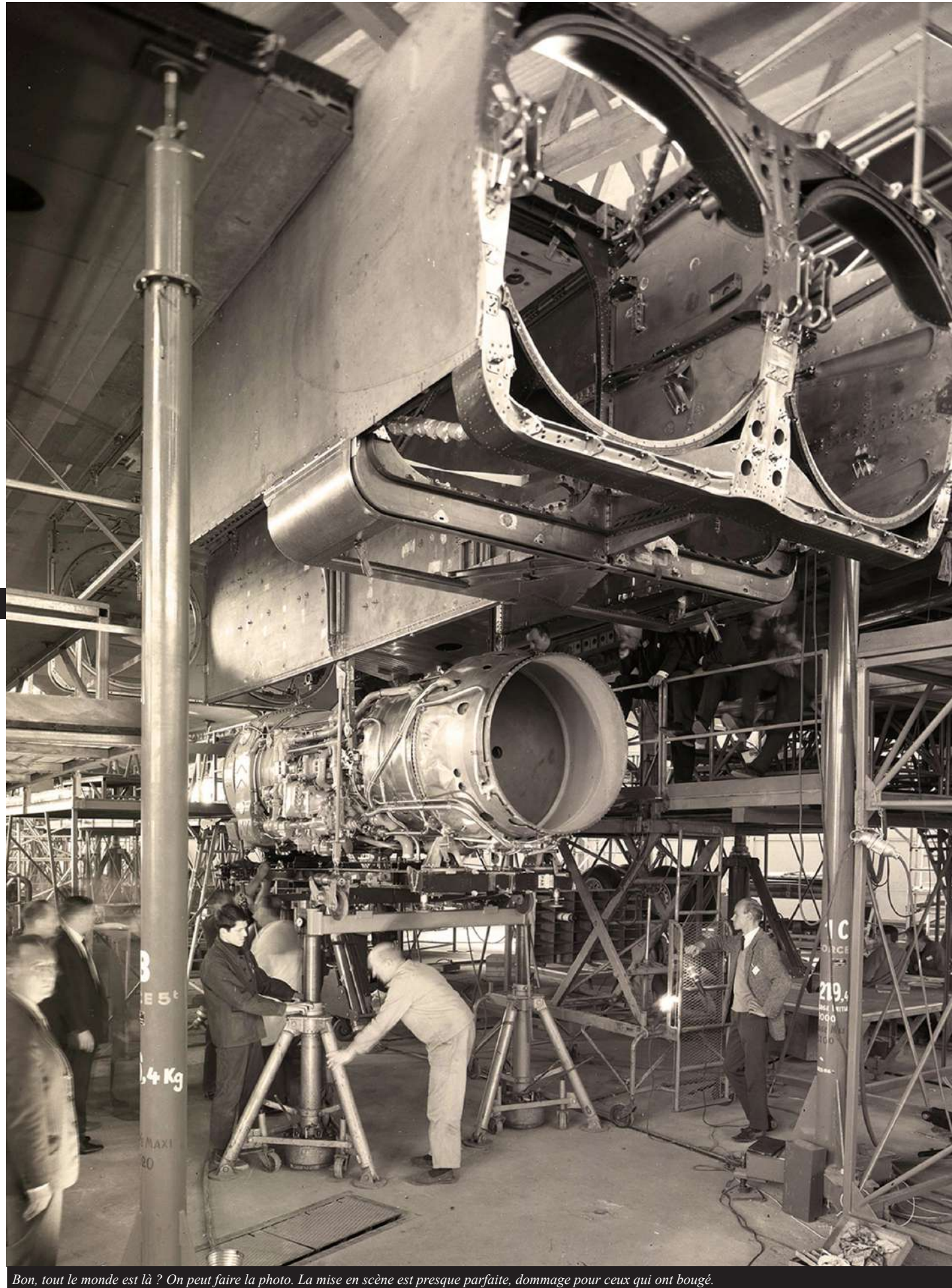
L'un aura traversé l'Atlantique avec 400 personnes à bord, pendant que l'autre traversera l'Atlantique dans les deux sens, fait une escale technique à Paris pour changer d'équipage, embarquer de nouveaux passagers avant de revenir sur Boston.

« Dis, quand reviendras-tu ? », chante Barbara...

Au loin, Seaport District, ce quartier de Boston qui deviendra ce lieu de détente, de restaurants et de bars à la mode, si prisés des visiteurs comme des locaux.

Photo © AEROTHEQUE





Bon, tout le monde est là ? On peut faire la photo. La mise en scène est presque parfaite, dommage pour ceux qui ont bougé.

Photo © AIRBUS HERITAGE

HALL GEORGES HEREIL : 23 AOÛT 1970

*Concorde est l'avion
d'une époque a-t-on
l'habitude d'entendre.*

*La visite guidée des ateliers
de Blagnac que nous propose
Michel Vergé n'en-est-elle pas
une authentique illustration ?*

*A travers cet avion il découvrira
à la fois une profession, un
environnement, une motivation,
des hommes et la concrétisation
de ses rêves d'enfant.*

*Le jeune ajusteur monteur des
années 1970 savait-il qu'un jour
il assumerait la responsabilité
du centre de livraison d'Airbus
tous programmes ?
Suivez le guide ; il est
passionnant !*

A la fin de mon adolescence, j'ai hâte de trouver un métier, un travail pour rentrer dans la vie active. J'ai le choix entre les usines de Sud Aviation à Toulouse ou bien l'école des guides de haute montagne de Chamonix après un stage de sélection effectué avec succès. C'est pas simple et pour la première fois de ma vie, le hasard vient m'épauler.

A 14 ans mon père m'avait emmené sur l'aéroport de Toulouse Blagnac pour voir l'arrivée de la Caravelle d'Air France : un cadeau royal ! Quel émerveillement de découvrir cette machine volante, avec tous ces hommes pressés, courant ici et là pour assurer le prochain départ. Je passe deux heures à contempler un spectacle magique et quand enfin je vois cet avion s'envoler, ma décision est prise. Nous quittons le terrain avec des images plein la tête, de celles que l'on grave dans son cœur et non celles que l'on accroche sur les murs.

A 17 ans mon projet est mûr. Nous sommes en 1968 et ici, dans la périphérie des usines de Sud Aviation, tout le monde ne parle que d'un sujet : Le Concorde. On n'en sait pas grand-chose, mais on arrive toujours à grappiller quelques informations autour de voisins, d'amis de la famille, des témoignages de ceux qui travaillent déjà dans l'usine.

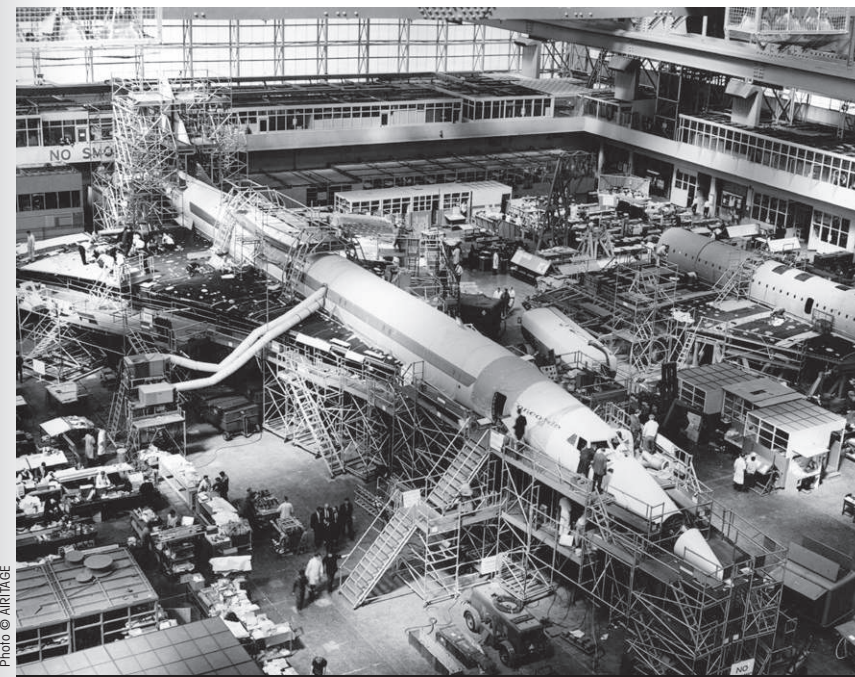
Apprenant ainsi que l'usine embauchait pour Le Concorde, mon choix est vite fait et me voilà parti déposer une demande. Rapidement convoqué pour un essai de qualification, je dois trouver une astuce pour me rendre disponible puisque personne ne sait que je suis encore à l'école. Il n'est pas question de m'esquiver. De l'autre côté, mes parents ne savent toujours pas quelles sont mes ambitions. Ils pensent qu'après mon CAP d'ajusteur-monteur je continuerai vers un brevet industriel, en sachant parfaitement qu'ils n'auront

pas les moyens financiers de m'accompagner sur ce chemin.

L'essai terminé, je suis immédiatement appelé par le chef du personnel qui veut connaître mes disponibilités d'embauche.

Très surpris d'apprendre que je suis encore mineur et que je n'ai toujours pas terminé mon apprentissage, c'est ma motivation et mon audace qui l'attirent. Je quitterai son bureau non seulement avec une promesse d'embauche en poche, mais aussi avec une date qu'il a lui-même fixée : ce sera le 23 août 1970. Je me souviendrai toujours de cette impressionnante silhouette en costume cravate, installée derrière un bureau ! Quelle élégance ! C'était Monsieur Serre.

Le jour J, je suis convoqué pour 10h à l'usine de Saint Martin, là où derrière ces portes immenses se cache Le Concorde. Ma nuit fût agitée et il est facile d'imaginer tout ce qui peut traverser la tête d'un gamin face à un tel événement : mon arrivée, l'accueil... comment tout cela va se passer ? Autant de questions bien sûr sans réponse. Savoir qu'un an après son premier vol je vais rejoindre l'aventure Concorde, c'est pas



Vue panoramique des ateliers de Filton.

Photo © AIRTAG

rien quand même ! Et au cas où, j'avais déjà rangé dans mon sac une tenue de travail et une paire de chaussures : je devais être prêt.

Sur place, je reste quelques secondes, immobile, en silence, face à la cathédrale qui se dresse devant moi. Cherchant la porte d'entrée du hangar, une voie puissante m'interpelle « Jeune, pour rentrer dans le hall il faut passer par cette porte ». Tout en la remerciant, je commence à percevoir des bruits de machines, de ferraille, de gens qui parlent plus ou moins fort, de souffleries, enfin l'ambiance d'un atelier. Je sens des odeurs comme d'huile et puis d'autres aussi que je ne reconnais pas, celles de produits que je découvrirai plus tard comme le fameux Viton, ce produit d'étanchéité des réservoirs carburant et aussi le trichlore, un puissant liquide de nettoyage.

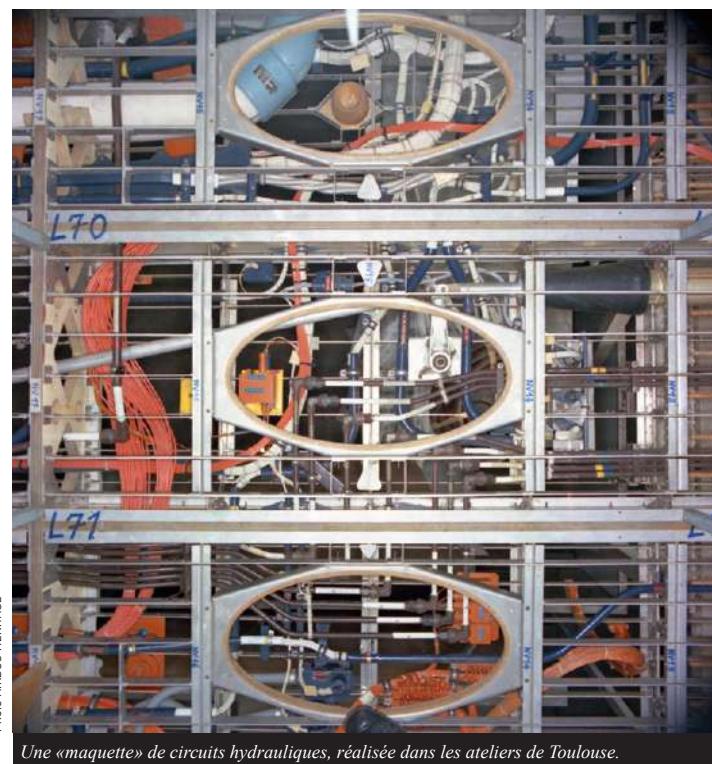
IL est maintenant là, devant moi, posé sur des bâtis, tel un oiseau à terre entouré de soigneurs, d'entraîneurs venus lui donner les derniers soins avant de le relancer sur la piste. Sous lui, de puissants néons illuminent de grandes tables recouvertes de plans immenses. Mes interrogations de la veille, ma curiosité, mon impatience commencent à trouver réponse.

*il est facile d'imaginer
tout ce qui peut traverser
la tête d'un gamin face à
un tel événement*



Toulouse 1973 : Au premier plan, assemblage du concorde N°3 (F-WTSB), le premier avion de série.

Photo © AIRTAG



Une «maquette» de circuits hydrauliques, réalisée dans les ateliers de Toulouse.

Photo AIRBUS HERITAGE

Dès mon arrivée, mon chef direct (Gérard Barthas) s'occupera de moi et me donnera les premières recommandations, les premiers conseils... en insistant particulièrement sur deux points : la politesse à respecter envers sa hiérarchie, c'est la culture de l'entreprise, et le respect des horaires.

Le matin il faut arriver au poste de garde avant 6h45, après les portes sont fermées. Puis 3 minutes avant 7 heures, pour la première sirène, il faut être sur le poste de travail et en tenue. Enfin à 7 heures précise, une seconde sirène indique le début des travaux. Certains compagnons, puisque c'est comme ça que l'on nous appelle, arrivent déjà en un Bleu de travail qu'on surnomme le bleu SNCF, souvent délavé mais toujours de belle allure. C'est la tenue imposée pour le personnel ouvrier, les autres portent des blouses marron (chef d'équipe), verte (contrôle) ou blanche (contremaître) suivant leur fonction.

Ça y est, me voilà maintenant positionné sur la chaîne d'assemblage. Intégré dans une équipe de 8 monteurs-hydrauliciens, je suis affecté au maquettage des circuits hydrauliques, étape de conception nécessaire avant de réaliser les tuyauteries hydrauliques définitives. Avec un fil d'aluminium comme gabarit, je compose les tuyauteries-maquettes, tout en respectant les rayons de cintrage et les cheminements définis par le plan de montage. Sur Le Concorde où l'utilisation de l'espace disponible est parfois inattendue, c'est un poste particulièrement important et souvent utile.



« Il maintenant est là, devant moi, posé sur des bâtis, tel un oiseau à terre » raconte Michel Vergé.

Photo © AIRTAG

*Le Concorde
a toujours été
épargné par ces
mouvements sociaux,
c'était le chouchou de
tous, il était
protégé.*

personnels. À la cantine, les plus âgés laissent toujours le rond de serviette dans un casier à l'entrée, un peu comme à la maison. Mais jamais, jamais ils ne manquent de fêter un événement particulier comme un anniversaire, en portant un gâteau ou bien une bouteille de mousseux. Je trouve vite ma place parmi eux. Ils sont de bons conseils, toujours à l'écoute, on appelle ça « le parrainage ».

Notre société a changé de nom. On s'appelle désormais Aerospatiale et nous en sommes très fiers. Au printemps 1971, un événement particulier vient mettre les usines de Toulouse à l'honneur : la venue du Président de la République Georges Pompidou qui se posera avec le Concorde 001 (F-WTSS) avant de visiter la chaîne de montage. Pour nous c'est un jour particulier surtout qu'avec quelques copains de l'équipe, nous sommes désignés pour nous positionner sur le parcours du Président afin de le saluer. Je ne cache pas notre émotion quand il s'est approché et nous a donné une poignée de main chaleureuse. Un signe d'encouragement inespéré, sans parler de ses remerciements officiels.

Les images encore en noir et blanc seront diffusées dans le journal télévisé et petite anecdote personnelle, le maire de mon village natal, au pied des Pyrénées Ariégeoises, m'a reconnu : effervescence dans la commune !

Après cette visite, plus motivés que jamais, nous enchaînons les étapes de réalisation pour tenir les délais et transférer rapidement l'avion au service piste. Pari tenu, même si on va perdre notre Concorde. On s'est attaché à lui et comme nous disent les anciens : à nous de nous faire une raison. C'est vrai qu'un fort sentiment d'appartenance existe sur la chaîne du Concorde.

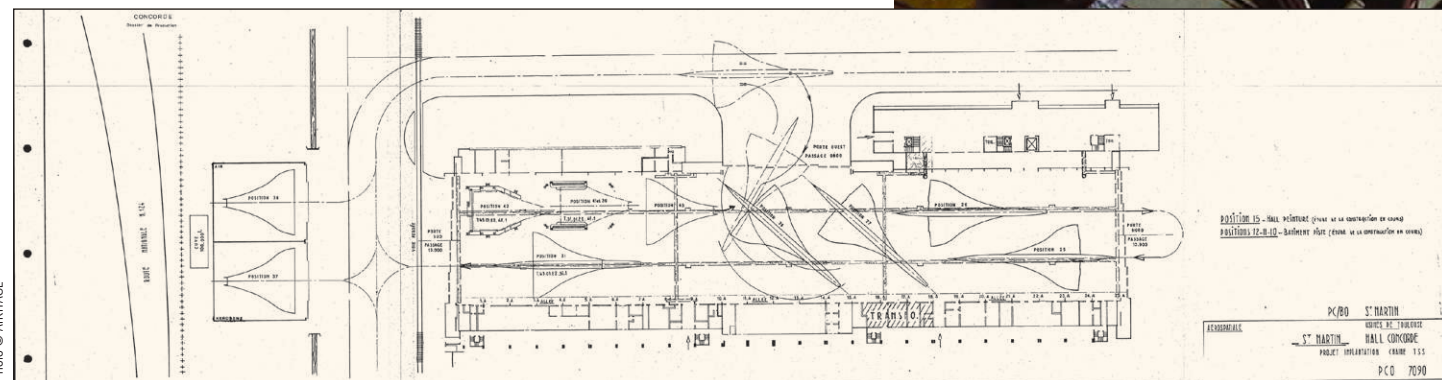


7 Mai 1971 – Vol 134 Arrivée du président Pompidou à Toulouse. Qui imaginerait aujourd'hui faire voler le président de la République à bord du prototype 001 ? Autre temps ...

Et je ne cache pas que chaque fois que nous entendons les moteurs gronder, on sort discrètement du hall de montage pour aller assister aux essais, avec l'espoir secret de faire un jour, nous aussi, partie du service piste. Il représente l'aboutissement des travaux et y travailler permet de prendre plus de responsabilités et surtout d'approcher l'avion maintenant vivant. La beauté de cet avion et ce métier de mécanicien de piste, créent en moi une motivation supplémentaire.

En 1972 le climat social s'apaise un peu. Je travaille alors sur le 2ème Concorde, l'avion de pré-série (F-WTSA) qui doit rejoindre le prototype pour participer aux vols d'essais. Je viens de prendre des responsabilités dans l'équipe et j'effectue maintenant le montage des équipements hydrauliques sur l'ensemble de l'avion : branchement des tuyauteries associées, préparation des essais d'étanchéité sur chaque circuit ...

A cette époque, les ateliers participent aussi aux événements organisés lors de la venue de visiteurs extérieurs, généralement des politiques, en présence du chef pilote André Turcat, de Michel Rétif mécanicien navigant du premier vol et de notre directeur Bernard Dufour qu'on appelle la fusée tant il se déplace à vive allure. Des personnages qui ne s'adressent qu'aux chefs d'atelier ou aux contremaîtres, jamais aux compagnons. Ils sont très exigeants sur la qualité du travail, sur l'avancement des travaux et la tenue des délais. Je dois dire que l'on ne s'expose pas trop non plus lors de leur visite sur poste.



POSITION 15 - HALL PEINTURE (ÉTUDE DE LA CONSTRUCTION EN COURS)
POSITIONS 12-11-10 - BÂTIMENT PISTE (ÉTUDE DE LA CONSTRUCTION EN COURS)



La cellule : un long et étroit couloir d'aluminium

*Une motivation
sans limite et une
convivialité qui se
prolonge souvent
après le travail*



C'est aussi une époque où les patrons font partie du paysage comme Jean Pierson, notre chef de production, qui a positionné son bureau proche du hall de montage.

L'aventure se poursuit avec toujours l'envie de faire partie de ces hydrauliciens et de me prouver aussi que j'en suis capable. Nous venons de passer sur le 3eme Concorde (F-WTSB), le premier de série. Les tâches se répètent et l'expérience maintenant acquise sur les deux premiers avions n'en sont que plus bénéfiques. En phase d'assemblage nous tenons compte des essais exécutés en amont et les répertorions en concertation avec ceux des essais au sol, du bureau d'étude et de toutes les hiérarchies concernées... ce qui nous permet de prendre de nouvelles initiatives.

J'effectue également quelques interventions sur l'avion prototype, au milieu de tous ces pistards qui regardent le petit jeune avec stupéfaction. A la vue de mon travail et de mon audace, je suis tout de suite intégré parmi eux. Que du bonheur !

Le troisième exemplaire est presque terminé pour être présenté aux compagnies clientes et faire des simulations de vols commerciaux. Il va rejoindre ses frères au service piste pour son premier point fixe moteurs et plus tard son premier vol.

À l'été 1974 me voilà presque aux portes du service piste. J'y suis détaché en qualité d'hydraulicien. Sur le Concorde le travail est réparti par métier : électriciens systèmes et cabine, systèmes commande de vols, hydraulique, système carburant, aménagement commercial etc... et entre nous, il n'est pas rare de nous donner des coups de main en cas de besoin, comme lors d'un changement moteur ou autre. Nous sommes répartis en plusieurs équipes, rattachés par système avion suivant nos qualifications. Les systèmes majeurs comme l'hydraulique, le carburant, les motoristes, ... échangent beaucoup et tissent des liens techniques qui assurent la sécurité et le bon déroulement des travaux. Sur chaque système des responsables sont désignés par la hiérarchie, et c'est là, sur le programme Concorde, qu'apparaît pour la première fois le nom de « Leader » : un compagnon reconnu de tous pour ses compétences techniques. Toujours très respecté, il a l'opportunité d'échanger avec le personnel navigant.

Nous avions tous les corps de métier à notre disposition (atelier mécanique, chaudronnier, soudeur, un service peinture et un autre pour l'aménagement de la cabine) ; une opportunité inouïe qui à 22 ans me permet d'avoir toujours plus de responsabilités.

Les événements sont toujours fréquents sur le programme Concorde : Le Président de la République Valéry Giscard D'Estaing qui vient prendre l'avion de pré-série (F-WTSA) pour une tournée africaine, l'ancien Premier Ministre Michel

Plus de 4 mètres de haut pour l'atterrisseur principal.
(Conception et réalisation française Hispano-Suiza en coopération avec Messier).



Toulouse : Premier dispositif d'atténuation de bruit – Banc d'essais des moteurs

Debré également, pour rejoindre l'île de la Réunion, son fief parlementaire. (ndlr : nous n'avons malheureusement pas retrouvé trace de ces vols).

Voir un ministre chahutant avec les compagnons qui vont accompagner l'avion est une chose rare, un énorme moment de convivialité sachant que les rapports humains avec l'ensemble des hiérarchies, le personnel navigant ou le bureau d'étude, sont pour le moins rigides. Mais un premier ministre rigolant avec les compagnons en leur racontant les parties de pêche sur l'île de la Réunion est une chose exceptionnelle à notre niveau.

Fin 1974 je suis de nouveau sur la chaîne de montage pour préparer l'avion Concorde 203 (F-BTSC), le premier destiné à la compagnie Air France. En coopération avec la compagnie, on le termine en vue des vols d'endurance qui doivent débiter. Pour nous une nouvelle aventure voit le jour, on a juste 6 mois pour préparer cet avion à son premier vol, avec un détail majeur : une équipe de Toulouse sera détachée pendant 2 mois auprès de la compagnie Air France, à Paris pour les uns, à Dakar ou à Rio pour les autres. Chacun a sa part de chance et je vous laisse deviner les échanges et les conversations dans l'atelier, souvent bavardes et parfois exagérées.

En attendant il faut tenir les délais. Nous sommes tous très motivés, les électriciens, les techniciens d'essais, le service production et département qualité sans oublier les spécialistes de l'aménagement commercial qui font maintenant partie des nouveaux métiers installés à Toulouse. Le travail se répartit en équipes de jour et de nuit, les interventions des week-end s'organisent et il est de moins en moins rare de revenir renforcer les équipes de nuit après une journée de travail.



1970 – 2015 Début et fin d'une riche carrière aéronautique

Nous ne sommes pas les seuls dans cette situation, il y a avec nous les Anglais du département moteur de chez Rolls-Royce, les techniciens de la Snecma Paris, de chez Messier-Bugatti pour les atterrisseurs, les bureaux d'études etc. Une ambiance extraordinaire, une motivation sans limite et une convivialité qui se prolonge souvent après le travail autour d'un bon repas, d'un match de foot ou de rugby contre les Anglais bien sûr. Je n'ai jamais su qui gagnait les matchs mais l'amitié l'a toujours emporté.

Très vite, je prends conscience du côté technique, économique et social de notre travail. Ils font partie de notre organisation, de nos métiers, de nos savoirs et de leur transmission. Malgré notre différence d'âge, j'ai toujours ce souci d'observer les compagnons, de comprendre leurs ambitions, leurs motivations, de les voir se comporter sur les postes de travail. De l'autre côté, mon référent me met souvent en avant et m'aide à devenir titulaire de ce métier d'hydraulicien.

Décembre 1974, notre Concorde 03 est presque terminé, il va bien falloir l'abandonner à la salle de peinture pour qu'il revête sa jolie robe blanche aux couleurs de la compagnie Air France.

Le voilà maintenant livré au service piste pour les essais en vols et la préparation de l'endurance en juillet et août 1975, à Paris. Sans plus attendre, notre hiérarchie dévoile les noms de ceux qui continueront l'aventure soit à Paris, Dakar ou Rio. Je n'en crois pas mes yeux ! J'y pensais certes sans trop d'espoir vu mon jeune âge et la chance m'a souri : je suis affecté dans l'équipe qui se rendra à Paris.

A 23 ans grandit en moi une fierté débordante et une motivation hors norme tout en remerciant ceux qui m'ont fait confiance. Je ne regrette pas mon investissement, l'abandon de mes amis, de mes réunions familiales, des sorties entre copains pour ce résultat bien présent et si important pour la suite de ma carrière professionnelle.

Débute ici une autre aventure et peut être un nouveau récit pour vous la raconter...

Michel VERGÉ



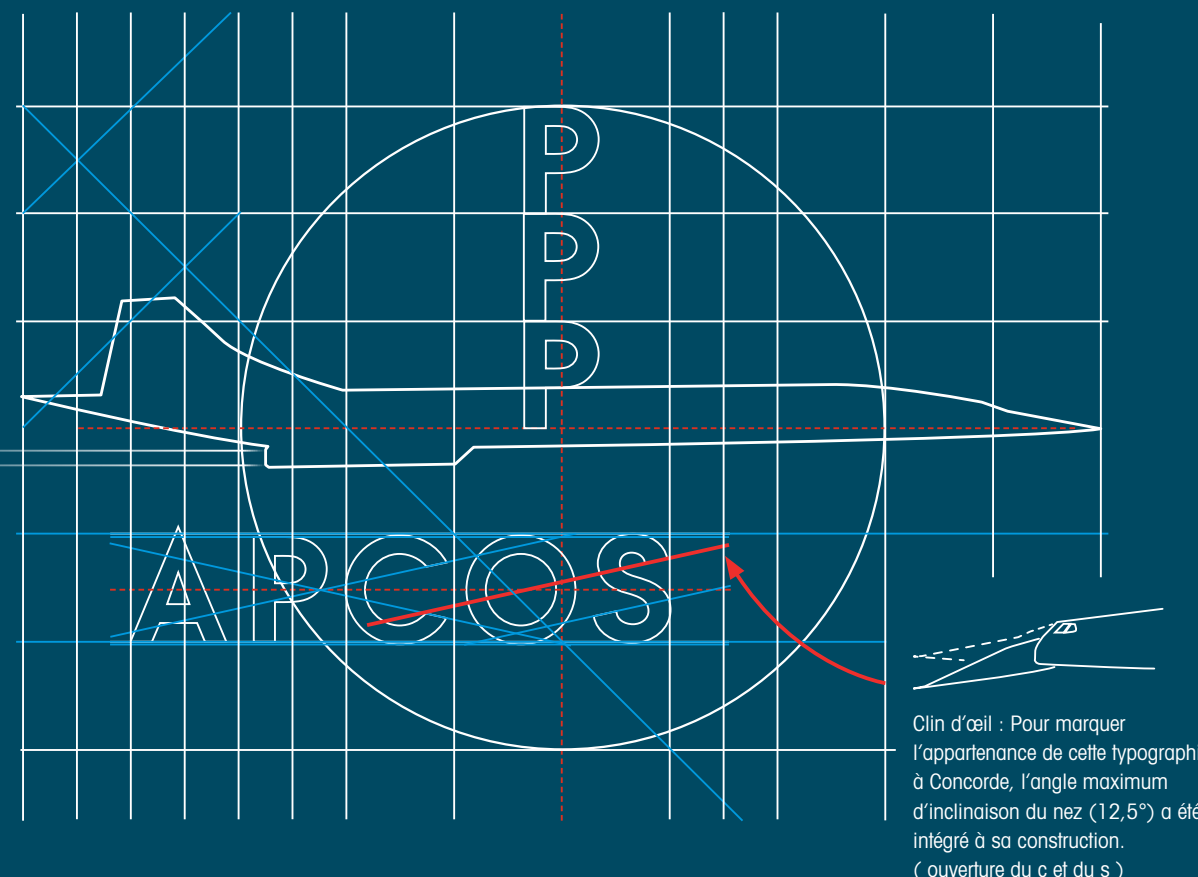
Devant le plus bel avion du monde, témoignage d'amitiés lors de mon départ à la retraite.

Photo © M. Vergé

2021

naissance d'un logo ...

... Ou plutôt re-naissance du logo de l'APCOS.
 Nous voulions une identité forte, une image solide, inspirante !
 Les racines ont été conservées : le globe terrestre, l'avion et l'acronyme APCOS.
 Le bloc marque à été simplifié afin d'évoquer la course avec le soleil et le passage du mur du son.
 Une signature vient exprimer les valeurs de l'APCOS :
 histoire et mémoire de Concorde.



Clin d'œil : Pour marquer l'appartenance de cette typographie à Concorde, l'angle maximum d'inclinaison du nez (12,5°) a été intégré à sa construction. (ouverture du c et du s)



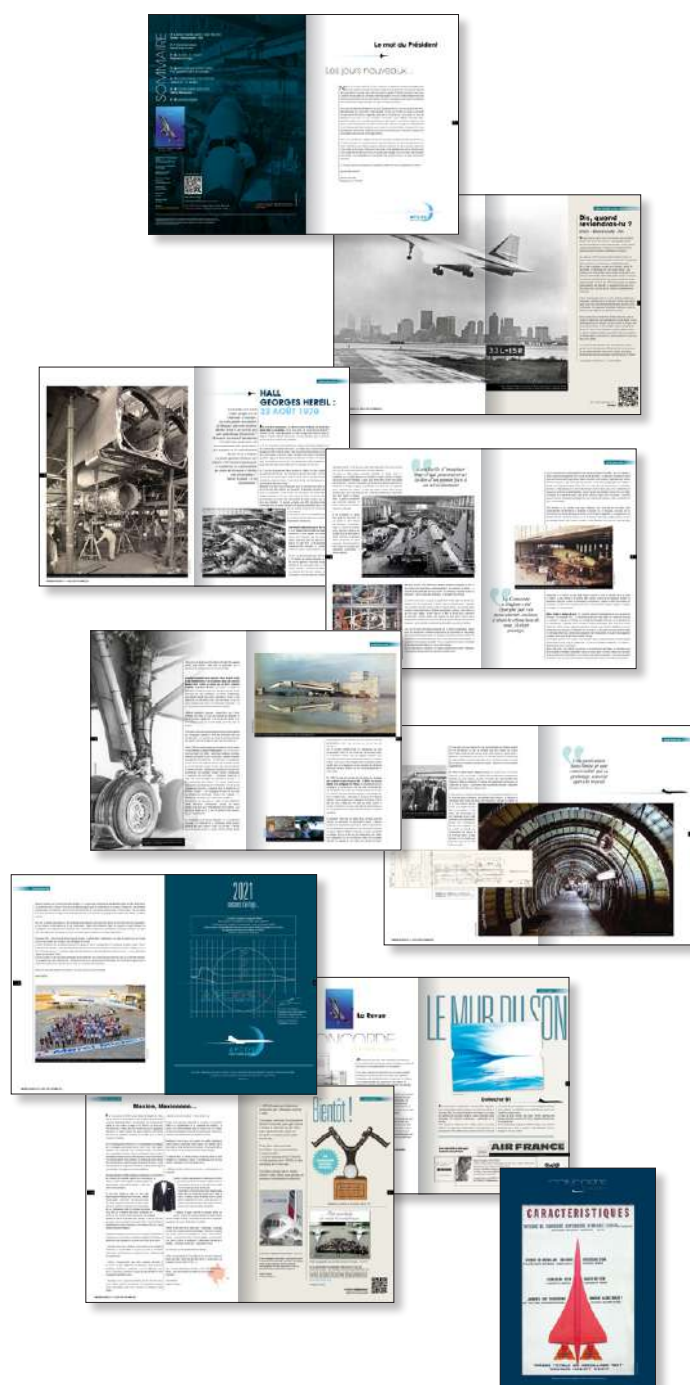
C'est avec fierté que j'entre par la « lucarne » dans le monde de ceux qui participent à raconter l'histoire de Concorde. j'y apporte ma pierre graphique en donnant un nouvel élan au logo APCOS.
 Pierre Juin



La Revue

CONCORDE

R E F E R E N C E



Concorde avion de musée, reste le véhicule d'une mémoire et d'une histoire. N'est-ce pas ce que viennent rechercher les visiteurs et les curieux qui se pressent partout où il est présenté ?

C'est aussi à eux que nous montrerons qu'il est toujours possible de découvrir la grande aventure de Concorde avec originalité et authenticité. Avec l'ambition de publier 4 numéros par an, à travers une nouvelle maquette, des rubriques et un style différent, ils disposeront d'une revue répondant à leur curiosité et leur apportant de nouvelles informations.

Mais la mémoire de Concorde existe bien au-delà des seuls épisodes de sa conception et de son exploitation. La mémoire de Concorde s'exprime également à travers des rencontres, des escales, des photos, des émotions, des objets, des souvenirs et que sais-je encore. L'inventaire est sans fin, tant ces 40 années d'activités ont été riches... Autant d'informations à organiser pour faire de ces pages des moments de découverte, de plaisir et de partage.

Ce numéro 01 va devoir s'étoffer, avec du bon et du moins bon, vers le document auquel nous aspirons. Avec le talent de Pierre Juin, directeur artistique, la maquette évoluera, d'autres rubriques restent à inscrire au sommaire, de nouvelles propositions restent à valider. C'est pourquoi votre contribution est importante. A vous de nous faire part de vos remarques, de nous adresser vos témoignages, vos documents, vos photos pour construire ensemble la nouvelle revue de l'APCOS.

**Ces pages vous attendent ...
Rejoignez-nous : c'est le moment de raconter.**

revue@concordereference.fr

André Rouayroux
Rédacteur en chef

LE MIR DU SON



Collection particulière

Collector 01

Concorde suscite « la collectionnité » C'est une réalité ! Rappelons-nous seulement des résultats si inattendus de la vente aux enchères de novembre 2003. Une première illustration de la frénésie qui s'empare des acheteurs dès que photos, certificats, menus, documents, pièces mécaniques, tout et parfois n'importe quoi... apparaissent sur les marchés.

Alors, ouvrons ce rendez-vous par le début, avec le tout premier certificat de vol commercial supersonique. Un document remis aux passagers dès 1976, attestant de leur présence à bord d'un Concorde

d'Air France lancé plus vite que le son. Il sera suivi par de nombreux autres diplômes, tous différents, tous complémentaires, ouvrant ainsi l'appétit des collectionneurs.

Le talent de Roger Excoffon pour signer l'identité graphique des premiers documents Concorde d'Air France : élégance et modernisme. Un document rare !

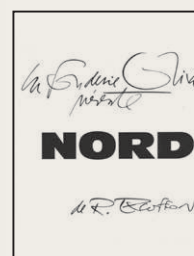
S'il est certain que ce certificat est le premier du type, nous ne savons précisément pas à partir de quand il a été directement remis au passager ? Qui nous le dira ?

**Une identité créée par
ROGER EXCOFFON**



AIR FRANCE

Premier calque de placement interlettrage destiné au logotype de la compagnie



Roger Excoffon (1910-1983)
L'un des plus grands typographes du XX^e siècle. Il fut le Directeur Artistique d'Air France de 1958 à 1971 ;
Il crée l'identité graphique de la compagnie et sa typographie : le Nord. Il sera aussi affichiste, on lui doit les campagnes pour la caravelle et le Concorde.
Caractéristiques du NORD : Une linéale ultra-grasse qui se caractérise par l'absence d'empattement.



roger-excoffon.com

Mexico, Mexicooooo...

Il est un peu plus de 16h00 quand débute l'embarquement. Nous aurons aujourd'hui 32 passagers à bord, presque une moyenne sur le tronçon Washington-Mexico. Une information utile à l'équipage de cabine qui aura à servir un repas sur les 2h30 du vol de ce soir. Une fois encore, il faudra aller vite, d'autant plus que la géographie particulière de Mexico impose une longue approche, commencée bien avant les séquences classiques de vol. Mais nous en avons maintenant l'habitude.

En fin d'embarquement arrivent les V.I.P., accompagnés par un délégué de la compagnie. Qui aurons-nous à bord ce soir : star, sportif, politique ? Des diplomates, nous mentionne l'escalier. Une femme d'une cinquantaine d'années, vêtue d'une chatoyante robe de soirée, maquillée et parée de bijoux en harmonie avec sa tenue. Elle est suivie d'un homme portant avec distinction un smoking de bonne facture dont l'échancrure de la veste souligne un plastron immaculé. À leur accent je devine leur origine Sud-Américaine, évidemment sans rapport avec leur tenue de voyage pour le moins inattendue !

Roulage, décollage, montée, passage en supersonique, tout s'enchaîne de manière très habituelle, quand nous commençons le service en cabine. Dans le galley, le steward apporte les derniers détails, agrémentés les plateaux... enfin notre petite cuisine habituelle.

Et me voilà arrivée au rang de nos hôtes diplomatiques maintenant plus à leur aise, délestés de tout superflu : étoile, veste... Alors que je m'occupe du couple installé de l'autre côté de l'allée, j'avise une main incertaine s'aventurer vers les bouteilles de vin. Certainement celle d'un amateur de grands crus, attiré par la sélection de flacons rassemblés sur le haut de mon comody (chariot de service). Les étiquettes semblent le séduire et bouteille après bouteille, il veut en découvrir les secrets. Alors que je tends le bras pour l'aider : trop tard ! Presque instantanément le blanc immaculé de sa chemise s'orne d'un rouge bordeaux des plus inélagants.

Catastrophe ! Stupéfaite, sa femme lui lance un regard si expressif qu'il n'appelle aucun commentaire. Comprenant rapidement la situation, je demande à notre passager de me suivre vers l'arrière de la cabine.

- Donnez-moi votre chemise, nous allons voir comment remédier à ce problème. Ce qu'il fit sans le moindre protocole, certainement soulagé qu'une solution lui soit proposée.

- Merci, d'autant plus que nous sommes attendus à la soirée la plus officielle du Mexique. Tout le gratin politique, financier, artistique ; tout le Mexique sera là et c'est pour y arriver à temps que ma femme et moi voyageons habillés ainsi.

- Écoutez, il n'y a pas de machines à laver à bord, mais nous allons faire le maximum. En attendant, prenez cette couverture pour vous couvrir et continuer votre repas.

- Auriez-vous un couteau ? nous lance-t-il.

Et après avoir replié avec application la couverture, nous assistons ébahis à sa transformation en un accessoire plus régional : un poncho, qu'il enfila prestement avant de retourner vers son fauteuil. En cabine les passagers commentent sa nouvelle tenue, confirmant la notoriété de cet hôte que beaucoup semblent connaître.

Maintenant à nous de jouer. Tout y passe ! les recettes académiques comme celles de grand-mère. Savon liquide, eau minérale avec et sans bulle, vin blanc, tout est bon pour réussir. Et voilà que je frotte, je rince, j'essore, je frotte encore quand enfin la tâche disparaît.

La descente dans 25 minutes annonce la chef de cabine qui vient s'enquérir de l'avancée du service et constate que tout est sous contrôle. Maintenant, il faut faire sécher tout ça.

- Allume ton four à fond, je reviens... demandais-je au steward.

De retour, j'installe soigneusement la chemise sur un cintre et nous voilà à tour de rôle en train de la présenter face à la bouche du four. Un peu par-ci, puis par là sans s'arrêter de la manipuler pour éviter les faux plis.

Il commence à faire très chaud dans l'espace galley arrière, déjà par nature plus chaud que le reste de l'avion. Je revois encore le steward suant à grosse goutte, manipulant son cintre à bout de bras, à la manière d'une muleta blanche. Petit à petit, la chemise reprend vie et surtout une allure présentable.

Imaginez le regard enchanté du passager quittant son poncho, enfilant sa chemise, ajustant son nœud papillon avant de regagner sa place, accompagné par les braves de quelques-passagers, sans aucun doute surpris du résultat.

Vérifiant le bon ordre de la cabine pour l'atterrissage, le passager me tend avec un grand sourire une enveloppe, celle que l'on propose pour récolter l'opinion des passagers sur l'avion, le vol, le service, l'escalier... Que peut-elle contenir ? Sans inquiétude, je vais la confier à la chef de cabine, lui expliquant le déroulement complet de la situation. « *Eh bien ouvre-la* », répondra-t-elle.

Et c'est là que j'ai trouvé cette dédicace inattendue :

« On m'avait parlé de l'excellence du service Concorde mais on avait omis de me dire qu'il y avait aussi un Laundry Service DELUXE ! »

Ouf ! L'incident diplomatique est évité... mais à 50 000 pieds et à Mach 2, nous étions prêts à tout tenter pour nos passagers.

La preuve !

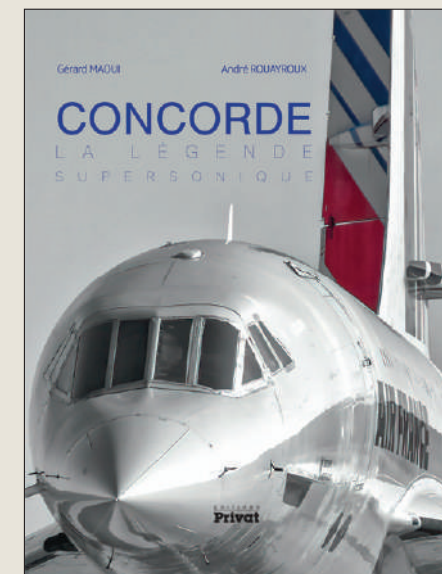
Annick MOYAL
Hôtesse Concorde

L'APCOS ouvre ses trésors en préparant une e-boutique ouverte à tous.

Un espace convivial exclusivement dédié à Concorde pour que chacun y trouve le souvenir de son choix mais également des objets un peu plus exclusifs, un peu plus inattendus.

Pour fêter cette ouverture prochaine, une avant première exceptionnelle : L'exacte reproduction à l'échelle 1/3 du manche du F-WTSA, le plus mythique des Concorde.

Un objet exclusif que le musée Delta d'Athis-Mons nous permet de proposer en première exclusivité.



Concorde: la légende supersonique : 39 € TTC

Entre nostalgie et futurisme, entre oeuvre d'art et summum de technicité, cet avion d'exception reste un des repères à la fois culturel et technologique de notre patrimoine. Pour se souvenir et pour rêver encore, toujours

Gérard Maoui
André Rouayroux

Bientôt !



Réplique du manche du Concorde : 250 € TTC



Petite encyclopédie des vols des Concorde Français : 75 € TTC

De la construction à l'exploitation, découvrez les vols des Concorde français. Vols d'essais, d'endurance, présidentiels, tour du monde et autres spéciaux. Vous les découvrirez à travers les machines, des photos, des anecdotes des plis philatéliques et tant d'autres possibilités réunies ici en complément avec le site lesvoldeconcorde.com

Philippe Borentin

POUR COMMANDER :
BIENTÔT SUR LE SITE



CARACTERISTIQUES

VITESSE DE CROISIERE SUPERIEURE A MACH2 (2300 Km/h environ)
CRUISE SPEED ABOVE M.2

VITESSE DE DECOLLAGE 360 KM/H
TAKE OFF SPEED 360KM/H

ENVERGURE 26M
SPAN 26M

LONGUEUR 62 M
LENGTH 62M

HAUTEUR 12M
HEIGHT 12M

JUSQU'A 128 PASSAGERS
UP TO 128 PASSENGERS

SURFACE ALAIRE 358 M²
WING SURFACE

4
REACTEURS
OLYMPUS

68
TONNES DE
POUSSEE

MASSE TOTALE AU DECOLLAGE 182T
MAXIMUM TAKE-OFF WEIGHT