

CONCORDE

R E F E R E N C E

02

REVUE TRIMESTRIELLE N° 02 - OCTOBRE - NOVEMBRE - DECEMBRE - 2021

SOMMAIRE

P. 5 RENCONTRE AVEC UNE PHOTO

Concorde a 20 ans

P. 6 AUTOUR DE CONCORDE

Claude Mossé raconte

P. 10 TEMOIGNAGE

Rêves et magie des tours du monde

P. 15 LE SITE

Les grands dossiers

P. 16 LA REVUE

Dans ce numéro

P. 17 CONCORDE COLLECTOR

Paris-New York : vol inaugural

P. 18 CONCORDE INSOLITE

Rendez-vous avec Papa Noël

P. 19 LA BOUTIQUE



© Musée Dailly - Alhis MOYS

Couverture : Cabine du F-WTSA.
20 confortables sièges de cuir
pour recevoir les politiques,
journalistes et décideurs du
monde entier.

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

Nous tenions à remercier :

Roger Guigui pour nous avoir
rejoint avec ses trésors d'images.

Claude Mossé pour nous avoir
présenté Sebastião Bastos.

Jean-Maurice Ravon et Jacky
Bonaly pour avoir si bien
transformé leurs rêves.

Caroline Cadier et Pierrette
Cathala pour leurs souvenirs
d'une rencontre inattendue.

Sans oublier :
Solange Picou, Philippe Lacroute
et Fabrice Morlon, pour leurs
apports et encouragements.

concordereference.fr



REJOIGNEZ L'APCOS

Si ce numéro vous a plu, pourquoi ne pas continuer à nos
côtés en devenant membre de l'APCOS ? Scannez le QR
code ci-contre et remplissez la demande d'adhésion.

Nous vous attendons !

© Pierre Juin

Tous droits de reproduction réservés. La reproduction même partielle de tous les articles et photos parues dans
CONCORDE référence est interdite. Les documents reçus ne sont pas rendus et leur envoi implique l'accord de leur
auteur pour leur libre publication. La citation de marque, nom de firme, etc. est faite sans but publicitaire.
Droits réservés pour toute l'iconographie.

Intérieur du F-WTSA, aujourd'hui.

Le mot du Président

APCOS 2050

En cette fin d'année qui, je l'espère, amorce un retour à la normale sur le plan sanitaire et économique ce deuxième opus de la revue Concorde Référence vous parvient. L'accueil que vous avez réservé au numéro 01 ainsi que vos nombreux retours sont très encourageants en ce début de mise en œuvre du projet Apcos 2050.

Avec le recul, je m'aperçois que les longues périodes de confinement ont été propices pour le mûrir et le mettre en place. Aujourd'hui nous entrons dans une phase active. Les réseaux sociaux Instagram et Facebook commencent à s'étoffer.

Le site concordereference.fr ouvert au public depuis bientôt 3 mois reçoit un excellent accueil de la part de celles et ceux qui se préoccupent de patrimoine aéronautique et la revue Concorde Référence est son meilleur ambassadeur.

Pour l'instant, elle est réservée aux adhérents mais nous réfléchissons à augmenter sa diffusion car elle est la meilleure image de ce que nous souhaitons faire : donner la parole aux acteurs et faire comprendre les événements et les particularités techniques du programme Concorde. Cela justifie la signature qui accompagne notre logo : « histoire et mémoire de Concorde ».

L'année à venir devra confirmer et consolider le fonctionnement de notre association. En premier lieu, il faut que nous augmentions nos effectifs et plus précisément nos forces vives sans lesquelles le nouveau projet ne pourra se développer.

C'est aujourd'hui un défi posé à toutes les associations mais je suis convaincu que la magie de l'aventure Concorde saura assurer le futur de l'Apcos. Notre boutique internet devrait ouvrir avant la fin de l'année et nous donner des moyens conformes à nos ambitions. Maintenir l'équilibre financier n'est pas la moindre des difficultés mais, là aussi, je suis très confiant.

30 ans déjà que je m'inscrivais à l'APCOS, une jeune amicale créée par quelques grands aînés de la Ligne et des Essais en Vol. Certains d'entre eux sont toujours présents à nos côtés et suivent avec enthousiasme ce nouvel envol, ce projet follement baptisé Apcos 2050. Ils savent que Concorde appartient aujourd'hui à l'histoire et qu'il doit être servi par une nouvelle génération. Là aussi se situe le défi.

Je vous souhaite de bonnes fêtes de fin d'année en attendant avec impatience 2022 et la réalisation de nos objectifs.

Pierre Grange

Président de l'APCOS.



Concorde à 20 ans

1989, alors que Paris commémore le bicentenaire de la prise de la Bastille, Toulouse s'attache à fêter un avion révolutionnaire.

Un appel à projets est lancé. Cristo propose déjà d'emballer le bel oiseau, mais le jury choisit la peinture et le projet de Pavel Smetana, artiste français d'origine tchèque.

Avec l'aide de 13 volontaires, tous actuels ou anciens élèves de l'école des Beaux-Arts de Toulouse, ils n'auront que 4 jours et 4 nuits pour réaliser son œuvre, peindre les 328 mètres carrés de voilure plus les 62 mètres de la cellule. C'est peu !

A la découverte des premiers tableaux du show, l'émotion est là. Les applaudissements nourris des trois mille invités s'adressent également à tous ceux, présents ou absents, qui se sont engagés pour faire triompher leur rêve.

Le F-WTSB, le premier avion de série est devenu objet d'art, abandonnant son omniprésente livrée immaculée pour se draper d'un dégradé bleu, blanc, rouge, couleurs des drapeaux anglais et français.

Happy Birthday jeune homme.

Roger Guigui



© Airitage



RENCONTRE AVEC SEBASTIÃO BASTOS

Pendant plus de cinquante ans
Claude Mossé, grand reporter, a parcouru
le monde pour en relater l'actualité et l'histoire.

Janvier 1976,
alors que le commandant Tardieu ramène
Concorde vers Paris, il anime pour Antenne 2 une
soirée spéciale consacrée à la première liaison
commerciale entre Rio et Paris.

Sur le plateau, des anciens de la Ligne :
Jean-René Lefèbvre, le mécano de Saint-Exupéry,
Jean Dabry, compagnon de Jean Mermoz,
quelques autres...

Un absent, l'Indien Sebastião Bastos, qu'il avait
connu dans la Forêt au bord du grand fleuve. Il nous
fait l'amitié de nous conter cette rencontre.

En 1961, j'ai découvert Manaus, capitale endormie de l'Amazonie, afin d'y raconter l'histoire du premier tramway électrique d'Amérique du Sud. Ne connaissant de la langue portugaise que le mot obrigado (merci), un interprète se révélait indispensable. Le réceptionniste de l'hôtel Amazonas connaissait un homme, un caboclo, fils d'un Blanc et d'une princesse indienne qui parlait notre langue : Sebastião Bastos. Lui, saurait me raconter l'histoire du tram... il vivait à trois jours de pirogue, sur un petit affluent de l'Amazone.

« Vous êtes Français ? Soyez bienvenu ! » Debut sur un petit ponton de planches, l'homme qui m'accueille a dépassé la soixantaine. Nez d'aigle, droit comme un « i », dès qu'il m'aperçoit, il entonne La Marseillaise ! Son logis ? Une cabane sur pilotis, dans la clairière, au bord d'une étroite rivière. À l'intérieur, une pesante odeur de moisi rend la respiration difficile. Pour tout ameublement, un hamac tendu entre deux cloisons, un autre méticuleusement plié pour un éventuel visiteur, une table, deux chaises en matière plastique. Sur le sol l'aimable fouillis d'un homme habitué à vivre seul : deux fusils, un revolver, deux arcs, des flèches, des livres, des magazines. Tous en français.

Accroupi sur le sol en terre battue, il m'invite à partager son repas : du pirarucu, grillé sur un petit feu de bois et une boisson un peu épaisse à base de plantes aromatiques. Le pirarucu, explique-t-il, ne vit que dans l'Amazone, il peut atteindre deux mètres de long ; les Indiens se servent de ses écailles comme limes à ongles. Autour la cabane, des colonies de singes. Ils ne cessent de hurler et de sauter de branche en branche sur de très hauts arbres feuillus dont j'ignore le nom mais qui protègent des ardeurs du soleil. Leurs braillements ne m'ont pas empêché de dormir dans le hamac que Sebastião avait tendu à mon intention. Rapidement, je gagne la confiance de cet homme qualifié de primitif. Et si c'était moi le primitif ?

Sebastião me raconta pour quelles raisons il s'exprimait volontiers dans notre langue. Fils d'un producteur de caoutchouc marié à une indienne, il était né un peu avant, un peu après 1900. Il ignorait la date exacte, faute d'actes de naissance dans les communautés de l'intérieur de la Forêt. Pour les propriétaires, la langue française symbolisait la réussite, aussi avait-il été envoyé en Suisse francophone, à Fribourg, au collège Saint-Michel. Il y avait partagé sa scolarité avec Antoine de Saint-Exupéry et en tirait fierté. Durant la guerre, les Suisses avaient renvoyé les jeunes étrangers dans leur pays d'origine.

*Vous êtes Français ?
Soyez bienvenu !*



S. Bastos, machette à la main, ouvrant un layon dans la Forêt.



De retour en Amazonie, Sebastião apprit que ses parents avaient été assassinés par des concurrents, la propriété familiale, des milliers d'hectares, abandonnée. L'hévéa, exploité par les Britanniques dans de meilleures conditions en Asie du Sud-Est, ne faisait plus recette. Parti riche, il revenait pauvre.

Adolescent, désespérant de trouver un emploi à Manaus, il s'était enfoncé sans réfléchir dans la Forêt. Il y avait vécu pendant six ans, se nourrissant des produits de la jungle, avec pour unique fortune l'arc et les flèches qu'il avait lui-même confectionnés pour la chasse.

L'histoire du tramway au temps de la splendeur de Manaus n'avait pour lui rien d'extraordinaire. Telle l'électricité, elle symbolisait le passé florissant de la ville, lié à la fièvre du caoutchouc.

Après l'avoir contée, il me proposa une randonnée dans la selva. Acceptée, sans hésitation. Il ne cessait de le répéter : l'Amazonie n'était pas un « enfer vert » mais un univers à préserver. Que disparaisse la forêt – elle fournit un tiers des besoins en oxygène de la planète –, ce serait une catastrophe. Irréparable. La fin de l'espèce humaine !

Après cette rencontre, tous les prétextes furent bons pour revenir en Amazonie et découvrir avec Sebastião quelques secrets de la jungle. Il m'a appris à ne plus redouter les animaux qu'on prétend sauvages ; il m'a expliqué comment identifier les bruits dans la pénombre des arbres géants serrés les uns contre les autres ; apprécier selon les saisons le débit et le rythme des fleuves et des igarapés, leurs affluents plus étroits, aucun professeur à Sciences Po ne me l'avait jamais enseigné.



S. Bastos (à droite) et ses hôtes sur l'aile du F-WTSB, dans les ateliers de Toulouse. La visite s'achève, le bonheur se devine.

Pour vivre dans la jungle, il suffit de trois objets : une pagaie pour se déplacer en pirogue, une machette pour se frayer un chemin, un fusil et des cartouches pour chasser. Avec Sebastião l'Indien, j'ai fréquenté la meilleure université du monde. Plus de 8 millions de mètres carrés où le temps n'existe pas. Sebastião n'avait que la position du soleil pour horloge et calendrier. Il se déplaçait dans la pirogue creusée avec sa machette dans un tronc d'arbre choisi pour sa robustesse. Vivre libre ne signifie pas manquer de vigilance : une panthère, qu'on n'aperçoit pas dans la végétation touffue, peut bondir soudainement et vous égorger. Sebastião a toujours trouvé dans la Forêt, que les Blancs croient hostile parce qu'ils ne la connaissent pas, de quoi boire et se nourrir. Les hommes n'y sont pas les seuls êtres vivants, les arbres s'entraident par les racines. Avec eux, on écoute le vent, le chant des oiseaux, le cri des singes, le bourdonnement des insectes. Prêter attention à la nature, c'est mesurer la profondeur de son âme, affirmait le sage Sebastião.

En l'accompagnant, dans sa pirogue ou sur les sentiers qu'il ouvrait à la machette, j'ai compris que se mettre en retrait de ce qu'on appelle naïvement le progrès était propice à la réflexion. Lorsqu'à l'occasion de la percée de la route transamazonienne, nous avons débarqué à Manaus avec une équipe de tournage, Sebastião nous a accompagnés sur le chantier, il montait pour la première fois dans un avion. Une portion de route goudronnée servait de piste d'atterrissage pour les ingénieurs, tous Américains.

Ils logeaient dans une baraque bénéficiant de l'air conditionné grâce à un générateur. Ils dirigeaient des ouvriers venus pour la plupart de Rio, où le nombre des chômeurs ne cessait d'augmenter. Pour quelques cruzeiros, ils étaient condamnés dans la chaleur moite à construire un ouvrage dont Sebastião avait la conviction qu'on ne verrait jamais l'aboutissement ; entassés dans des tentes détrempées dès la moindre pluie, ils se nourrissaient de pommes de terre et des fruits de la forêt. Ils buvaient l'eau d'un igarapé proche du chantier. Sebastião ne comprenait pas que des ingénieurs, qui avaient fait des études, puissent tracer une route à 300 kilomètres au sud de Manaus pour éviter, prétendaient-ils, les zones marécageuses. L'Amazone, navigable sur plus de 4 000 kilomètres, était utilisée depuis des siècles pour le transport des marchandises, des animaux et des voyageurs. Les défenseurs de la route affirmaient que des pionniers s'installeraient de chaque côté de la trouée afin d'y développer l'agriculture, notamment la très rémunératrice culture du soja transformé en carburant à bas coût. Combien d'années pour que le produit des récoltes pallie la perte des arbres abattus ?

À la rage de Sebastião s'ajoutait beaucoup de tristesse : « La Forêt offre tant de richesses, pourquoi les détruire inutilement. » Et d'ajouter : « Nous finissons par ne plus réagir quand les étrangers sortent leur carnet de chèques. » Des chèques qui sèment la mort.

En 1976, Sebastião accepta de me raconter sa vie en solitaire dans la selva. À la sortie du bouquin, il vint à Paris pour confirmer que le récit n'était pas

imaginaire. Pour la première fois depuis 1913, il s'habillait chaudement. Jean-Pierre Elkabbach, qui ne s'était pas encore spécialisé dans l'interview politique, présentait le 13-14 de France Inter ; il avait invité Sebastião.

À la question « Votre arc et vos flèches ne vous Amanquent-ils pas ? », l'Indien répondit sans hésiter : « Non, à Paris, il y a l'Arc de triomphe et les flèches de Notre-Dame ! »

Dans la forêt, Sebastião connaissait les noms de tous les oiseaux aux plumages multicolores, que notre présence n'effrayait pas. Devant mon étonnement, il répondit en souriant : « Vous, les Français, vous possédez le plus bel oiseau du monde, le Concorde, je ne le connais pas. » Durant son bref séjour en France, j'ai eu la possibilité de lui faire visiter les ateliers de montage de Concorde, à Toulouse. Devant notre « bel oiseau », il n'a rien dit. Mais dans son regard d'Indien brillait l'émerveillement d'un enfant auquel on offre le jouet de ses rêves.

Sebastião n'est resté que quatre jours dans la capitale, il ne supportait ni le froid ni le vacarme. Il avait hâte de retrouver les odeurs et les bruits de la Forêt. Je l'ai accompagné à Roissy. Il m'a serré entre ses bras. Je ne l'ai plus revu. Avec l'éditeur, Robert Laffont, nous étions convenus que la totalité des droits d'auteur lui seraient versés sur un compte ouvert à son nom dans une banque de Manaus. Il ne les a jamais perçus.

Claude Mossé



Escalier d'honneur pour S. Bastos. S'il savait combien d'autres illustres invités l'y ont précédé.

9 Escales, 18 jours, 55 000 kilomètres... Rêves et magie des tours du monde.



Jean Maurice Ravon (Président de TMR)
Jacky Bonaly (Directeur de croisières TMR).



*Direct,
Jean Maurice Ravon
amorce notre entretien par
une interrogation :
" Avez-vous 300 pages à
consacrer à la naissance de
ces tours du monde
en Concorde ?
Une véritable épopée !
Pour résumer,
je dirais qu'elle est un
subtil mélange entre une
vision novatrice de la
profession d'agent de voyage,
l'utilisation de nouveaux outils
commerciaux et surtout de
beaucoup, beaucoup
de persévérance,
d'audace."*

En 1995, à la tête d'une agence de voyage marseillaise qui marche bien, Prado Voyages, j'ai plein de projets en tête pour élargir mes activités et m'évader d'un métier dont j'avais déjà maintes fois fait le tour. Je passais du temps à identifier quelques destinations de rêves à travers le monde et essayais de monter un circuit en les reliant entre elles. Très vite je constatais la complexité d'une telle opération, principalement dans la gestion des transports. La combinaison des parcours, des escales, les correspondances, les fuseaux horaires étaient impossibles à adapter aux exigences de rêve et de luxe que je voulais offrir à mes clients. Pour y arriver, il ne me restait donc qu'une seule solution : affréter un avion et soyons fous, pourquoi pas le Concorde !

Mes relations avec la délégation commerciale Air France à Marseille étaient assez maussades. Quand lors d'une de nos habituelles réunions dédiées à la vente, aux résultats, aux objectifs, je lançais, comme ça, l'air de rien : «... et si on montait un circuit autour du monde, un produit très haut de gamme, destiné à une clientèle à haute contribution. Et je trouve qu'à bord de Concorde, ce serait un magnifique produit. » Vu la tête de mes interlocuteurs, je pensais avoir dit une énormité ou que sais-je encore, pour très vite m'entendre dire que c'est à Paris que tout cela pourrait se négocier, pas à Marseille.

Pour une agence de voyage provinciale, l'occasion était inespérée. Et puisque c'est à Paris que tout se passe... allons à Paris !

Lors de mes fréquents passages dans les bureaux des Champs-Élysées, je ne manquais jamais d'interroger mes interlocuteurs : « Et pour mon tour du monde Concorde ? » Ça devenait si systématique que très vite ma seule présence dans les couloirs se traduisait par : « tiens, voilà l'em...deur ». Je frappais à toutes les portes pour y trouver un responsable, un directeur, une personne à même de m'écouter, de m'aider, quand un jour un type que je ne connaissais pas, me reçoit avec un message inattendu : « Continuez, mais vous aurez du mal. Personne ne veut s'en occuper, comme s'il existait un lobby anti Concorde. Je vais vous aider. Moi je m'en fous, je m'en vais mais avant cela je vais monter votre dossier et le transmettre à qui de droit. Ils seront bien obligés de le prendre en compte... »

La réplique claque : « ... Et bien faites leur également savoir que pour l'opération, je suis prêt à mettre 5 millions de Francs sur la table dont 10% tout de suite. Je peux vous l'écrire si vous le voulez ».



La chance semble me sourire. Rapidement je rencontre un « cadre » comme on dit, qui vu son discours avait mal jugé ma détermination et mon caractère, se disant on va d'abord lui piquer les 500 000 francs et ensuite, on avisera...

Je sentais frémir l'opération. J'avais enfin pu échanger avec un interlocuteur qui avait au moins parcouru le dossier. Tout restait à mettre en place ; il fallait encore forcer le destin. Le calendrier proposé, par exemple, était si court qu'il était impossible à accepter. Préparer une telle opération demandait au minimum un an de travail et non un trimestre, sans même parler de la commercialisation.

Commençons par la commercialisation. Une petite agence comme la mienne ne possédait pas de fichiers clients qualifiés, n'avait pas encore de réseaux spécifiques. Mais j'avais d'autres idées pour rapidement découvrir comment tout cela allait réagir ! J'étais confiant parce que Concorde apportait à lui seul 50% de la valeur du produit. Qui n'a jamais rêvé de voler en Concorde ? Et à bord d'un Concorde privatisé, n'en parlons même pas, le rêve devient réalité.

Je débarque au Figaro Magazine, à cette époque l'un des hebdomadaires à très grand tirage avec Paris-Match, Télé 7 jours et quelques autres. Comme chez Air France je demande à voir le directeur. « Impossible, il est très occupé, vous savez... » Je ne sais rien, j'ai juste un dossier à lui présenter. A force d'insister il me recevra et m'accordera 15 minutes pour lui exposer mon jeune projet. J'avais construit mon plan marketing et cette conversation devenait mon premier test, grandeur nature. Allais-je le convaincre, le faire rêver lui aussi ? D'autant plus que ma proposition commerciale était très novatrice. Je ne voulais pas acheter d'espace publicitaire dans son magazine, je n'en avais pas les moyens, je voulais les lui échanger : 2 pages contre 2 billets. C'était un deal équitable, surtout si le projet

se montait. Dans le cas contraire... Les anglo-saxons utilisaient déjà ce procédé commercial d'échange, de « barter » comme ils disaient, pas les français. Un obstacle supplémentaire qu'il allait encore falloir imposer. J'ai dû faire rêver mon interlocuteur, mon dossier a avancé de signatures en validations jusqu'à l'acceptation de l'opération.

De marchand de billets, je devenais marchand de rêve ; la plus belle des matières premières ! D'ailleurs tout mon argumentaire reposait non pas sur les destinations, non pas sur le voyage mais sur un unique argument : l'imagination. Imaginez-vous installé à bord du plus bel avion du monde, imaginez les eaux turquoise des plages d'Océanie, imaginez... Je vendais maintenant du rêve, plus du voyage.

Les premières parutions du Figaro Magazine sont réalisées sans grands moyens, je n'avais pas encore d'agence de communication : une accroche, une photo de Concorde et du rêve en pleine page. Le lundi suivant la parution, coups de téléphone affolés des directeurs d'Air France qui tous tiennent le même langage : « Ravon, vous êtes fou ! Qu'avez-vous fait ? Vous n'avez pas de contrat, pas d'accord formel, pas d'itinéraire, pas de calendrier... » Non, rien de tout cela mais j'avais gagné ! Ils ne pouvaient plus faire marche arrière. Ils devenaient obligés de considérer ma demande, d'y travailler.

Les retours ont été inattendus, époustouffants. Les demandes d'informations abondaient de partout. Il fallait maintenant conclure et vendre. Mais à quel prix ? Je n'en avais alors pas déterminé le montant, moi-même surpris par la rapidité des demandes. Le luxe se vend cher, c'est une réalité. Mais que signifie cher, surtout à ce stade du projet ? Quel pourrait être le juste prix d'une telle proposition. Après de multiples paramétrages, ce sera 100 000 Francs par passager, tout compris s'entend !

Et ce concept d'affrètement puisque c'est bien le cœur de notre relation avec Air France, a été pour nous plus que bénéfique, dans le sens où il nous libérait de toute contrainte aéronautique. Nous partions sereins, abandonnant l'opérationnel aérien aux équipes d'Air France. Nous devenions pleinement dédiés à nos passagers pour nous consacrer à ce que leur rêve devienne réalité, le plus haut possible et là nous n'avions plus de limite...

Avec Concorde, nous avons réalisé sept tours du monde même si le départ fut chaotique. Mais également des opérations spéciales, des week-ends thématiques, Rio et son Carnaval, la Saint Sylvestre à New-York, Marrakech et la Mamounia... des boucles supersoniques et rendus tant d'autres rêves accessibles. De beaux souvenirs pour nos clients bien sûr, mais pour nous également.

...

Pour ma part intervient Jacky Bonaly, en 26 tours du monde, en Concorde et sur d'autres machines, j'en ai des choses à vous raconter.

Comme vous le savez, la préparation d'un tour du monde commence bien, bien en amont. Toute l'équipe est sur le pont dix, douze mois avant le départ, ceux des bagages, des hôtels, de la coordination... Nous partons pour environ 3 semaines, à bord du même avion, avec le même équipage plus un mécanicien avion et un responsable du catering. Ulérieurement nous aurons même un médecin à bord.

Tout commence avec la saisie des clés de bagages et des documents de voyage de nos hôtes. Pour eux, plus de logistique, plus de temps perdu, nous opérons à leur place. Abandonnant leurs valises dans une chambre, ils les retrouveront dans celle de l'étape suivante. Idem pour les formalités de départ et d'arrivée.

Cela se passait plus ou moins bien selon les pays. Certains pays étant mieux disposés que d'autres et puis quelques petits arrangements entre amis facilitaient parfois les opérations.



J. Bonaly est impatient de quitter Papeete. Prochaine escale : l'île de Pâques. L'aventure va commencer.

© J. Bonaly



© J. Bonaly

Toute l'équipe des accompagnateurs : dernier briefing sous l'avion avant l'arrivée des passagers.

Je me souviendrai longtemps de la tête du ministre indien du tourisme quand il s'est aperçu qu'on lui avait volé sa montre. Magicien par passion, depuis toujours, le numéro de pickpocket est un de mes tours préférés. Le ministre était venu nous accueillir,

surtout Concorde je suppose, et la situation entre le service d'ordre, la sécurité, les douanes, l'immigration était tendue. Rien ne marchait comme prévu et nous prenions un retard important. Alors pour détendre la situation, je suis allé m'entretenir avec lui et en ai profité pour le délester, momentanément bien sûr. La magie a opéré ! Je dois dire que la surprise passée et la montre rendue, la situation est devenue limpide, nous avons rapidement pu quitter l'aéroport.

Chaque destination a ses particularités. L'île de Pâques par exemple, une destination mythique. Rapa Nui, ce morceau de terre chilienne isolé entre la Polynésie et les côtes sud-américaines, était absent de ce type de circuit. De multiples raisons en étaient la cause, mais là nous ne devons pas passer à côté : Concorde sur l'île de Pâques. Il fallait que nous fassions rencontrer ces deux mythes. Un très joli coup à monter, nous y sommes allés. Une grande première ! Une escale très courte, moins de 24 heures : arrivée de Papeete à 18h45, départ le lendemain pour Iguazu à 12h30.

© Guy Carvello

Le programme est chargé et nous ne pouvons pas perdre de temps, sous aucun prétexte. Alors pour assurer les formalités en bonne et due forme, nous avons embarqué à nos côtés le responsable pascuan de l'immigration. Autant dire que tous les passeports étaient déjà visés et timbrés bien avant l'atterrissage. Et débarquer 100 passagers localement, reste une aventure de tous les instants pour laquelle le professionnalisme et la diplomatie de l'équipe s'avèrent indispensables.

Dès l'arrivée, tout le monde dans les bus et on commence la visite de l'île, pendant qu'une partie de l'équipe s'astreint à la répartition des couchages. Une tâche plus ardue qu'elle n'y paraît.

Aucun établissement suffisamment important pour nous recevoir tous, il faut donc éclater nos passagers partout où il y a un couchage disponible. Ils savaient qu'il y aurait 12 ou 14 points d'hébergement et que certains seraient même chez l'habitant. Inattendu pour un circuit de luxe mais tous avaient été prévenus que l'île de Pâques serait une exception. Ça appartient à la destination et si pour certains il y avait un peu d'appréhension, tous ont joué le jeu. Une grande première !

Il y avait également les opérations spéciales, sortes de happening, liées à une célébration, un anniversaire. Une des plus mémorable reste une opération Beaujolais nouveau, justement en arrivant sur l'île de Pâques. Nous quittons Tahiti, le 3ème jeudi de novembre, l'occasion était trop belle ! J'avais fait acheminer au départ de Paris des cartons de Beaujolais qui nous attendaient à Papeete. Dès l'aube, incognito, nous faisons une razzia sur le supermarché local pour nous approvisionner en baguettes fraîches et en saucissons. L'équipage mis au courant joue parfaitement le jeu, les hôtesse portant tablier noir et nœud papillon par-dessus leur uniforme, attributs traditionnels des sommeliers. Le responsable catering Air France, également mis dans la boucle, a modifié le menu prévu. Lors de la mise de table, les passagers constatent un service inhabituel. Surpris, ils n'en comprennent pas la raison jusqu'à ce que retentissent en cabine les premières notes d'accordéon de la chanson peut-être la plus française du monde : « Viens boire un p'tit coup à la maison ». Le signal est donné et que la fête commence ! Je

vous laisse imaginer l'ambiance à bord ! Avant l'embarquement, une dame un peu triste, un peu chiffon, s'était confiée à moi :

« c'est le premier beaujolais que nous ne boirons pas avec tous nos amis ! » Je n'avais rien dit bien sûr, mais en passant en cabine, les larmes du départ sont devenues des larmes de joie. En permanence, nous devons surprendre nos passagers. Chaque occasion est la bonne pour surpasser leurs attentes.

De la même façon, impensable de passer à Tahiti sans voir les fameuses perles noires, à Rio sans les pierres de chez Stern ou autres, sans les Opales en Australie ou l'encens à Oman. Alors, nous mettons en place les défilés bijouterie-joaillerie : de grands défilés ou de séduisants mannequins passent de table en table présenter leurs parures. A des fins commerciales s'entend, mais cela ne nous regardait plus. Et puis je pourrais vous en raconter encore et encore.

Notre souci permanent est le détail. Nous devons savoir jongler avec toutes les situations, savoir improviser, innover sans cesse. Quand je décolle d'une escale pour rejoindre la suivante : je ne sais jamais ce qui m'attend et c'est là le piquant de la situation.

Il y eut également des moments plus compliqués. Cet exemple d'un week-end à New York reste un vrai film noir et pourtant tout y est véridique. Certainement un de mes plus mauvais souvenirs.

Pour célébrer le 30^{ème} anniversaire de Concorde, nous avions monté un week-end d'exception à New York, derrière une longue suite de boucles supersoniques au départ de Paris. Donc cette semaine-là, après mes 6 boucles, me voilà sur le départ vers John Fitzgerald Kennedy.

Le succès commercial de l'opération est tel qu'après avoir rempli notre Concorde, nous avons également transféré nos passagers supplémentaires sur le vol régulier ;



© J. Bonaly

Le Commandant Jean Prunin et Jacky Bonaly : une amitié née autour de Concorde.



nous les retrouverons outre Atlantique pour la suite des festivités.

Enfin, nous décollons vers New-York, je dirai comme d'habitude, sous la conduite du commandant Jacques Chauvin. Durant l'accélération supersonique, l'appel suivant retentit en cabine : « *Jacky est demandé au poste, Jacky au poste ...* », généralement pas annonceur de réjouissances. « *Nous avons quelques petits problèmes avec les entrées d'air* », m'annonce le commandant, « *nous rentrons sur Paris. D'accord, mais c'est vous qui l'annoncez aux passagers pendant que je regagne mon siège. Je ne ferai pas cette annonce.* »

« *Pas de problème, me dit-il. Les équipes de maintenance sont prévenues et pour ne pas trop perdre de temps, les mécanos interviendront avec tout le monde à bord.* »

Seconde mise en route, second décollage et à peu près au même endroit, je suis de nouveau appelé au poste : « *ça ne marche toujours pas, nous sommes obligés de rentrer mais*

cette fois pour changer d'appareil. Bon, vous allez l'expliquer aux passagers ; moi, je reste avec vous dans le poste. Je ne retourne pas en cabine. »

Installés dans le Salon Concorde, Frank Debouck, le patron des vols spéciaux, vient

répondre à l'inquiétude naissante de nos passagers. Une manière de les rassurer un peu. Parallèlement, je continue à informer mon réceptif new-yorkais qui de son côté a déjà engagé les opérations, tout est déjà en route. La première fois, je lui annonçais notre retard, la seconde notre changement d'avion et l'imprécision des horaires qui en découlera. Nos amis américains supposent une farce : « *Arrête Jacky, ce n'est plus drôle...* » Ils ne me croient pas.

C'est le moment précis où un des accompagnateurs vient m'informer de rumeurs qui commencent à circuler : « *Moi, je ne repars plus. Ça devient dangereux. Leur avion ne marche pas ...* ».

Très vite je comprends que l'évolution de la situation pourrait devenir problématique pour TMR, Air France n'ayant aucune obligation de remboursement des défections puisqu'un avion identique assurera le vol. Branle-bas de combat ! Et je mets en place une stratégie. J'annonce officiellement que tous ceux qui ne partiront pas, le feront pour des raisons exclusivement médicales. Je leur demande de se faire connaître pour pouvoir mettre en place un service

d'ambulances à destination des hôpitaux de la région. Rapidement la raison médicale prend le dessus et seule une unique passagère refusera de continuer l'aventure. Ouf !

Une fois à New York, je cours à la rencontre de mon réceptif, faire un dernier point actualisé : « *Jacky, nous n'avons plus de bus. !* » À Kennedy Airport, les bus n'ont pas le droit de stationner, alors ils tournent sans cesse en attendant de pouvoir charger et là paf, les alternateurs de nos engins ont pété les uns derrière les autres. Plus de bus !

Pas d'autre solution que les taxis et pendant qu'il va négocier avec les taxis jaunes, les fameux yellow cabs, j'avise des limousines plus spacieuses, plus au standard de mes passagers. En trois mots et quelques chiffres, j'installe deux couples dans chacune d'elle ... « *Mais Jacky, ce sont de faux taxis, m'informe mon correspondant. Fais-les descendre immédiatement. Ils vont leur faire faire un tour et les détrousser avant de les abandonner n'importe où. Vite, fais-les descendre.* » Nous fonçons vers les voitures avant qu'elles ne démarrent, ouvrons les portes pour en extraire manu militari les passagers interloqués. Les explications viendront plus tard.

Nous avons privatisé le restaurant panoramique, au dernier étage du World Trade Center. Quand j'y arrive avec le dernier taxi du convoi, c'est le chaos : nous sommes en dehors des horaires convenus, des passagers fatigués qui ne veulent plus manger et par-dessus tout, ma responsable qui me prend à part : « *Jacky, il faut que tu voies Monsieur et Madame XX parce qu'en arrivant, dans l'ascenseur, ils se sont faits dérober portefeuille, passeport, carte de crédit ...* ».

Vers 23h00, alors que tous s'installent dans leurs chambres, concert de sirènes, les fameuses hurlantes des pompiers new-yorkais. L'immeuble mitoyen de l'hôtel est en feu, nous avons droit au traditionnel ballet des échelles, des petites, des grandes, presque un son et lumière en direct sur Broadway. Là, nous n'y sommes pour rien !

Nous sommes à New York et THE SHOW MUST GO ON

Enfin, je conclurai par une question que je me suis souvent posée. Quel serait mon meilleur souvenir de cette grande aventure des tours du monde ?

Sans hésiter je reprendrai la conclusion d'un client, prononcée à 18 jours d'intervalle :

« *... je trouvais quand même que votre voyage était un peu cher ... mais maintenant je sais que j'en ai eu beaucoup plus que pour mon argent...* »

Jolie conclusion !



Certificat de vol spécialement créé par TMR et Air France, pour le 30ème anniversaire.

les grands dossiers

L'accident, Enquêtes & Procès

Un nouveau dossier vient d'être récemment mis à la disposition des visiteurs : le dossier concernant l'accident du Sierra Charlie, le 25 juillet 2000 à Gonesse.

Construit chronologiquement, sur la base des faits démontrés, de documents identifiés et consultables, y sont disponibles un ensemble d'informations permettant de retracer avec clarté la synthèse des faits majeurs conduisant à l'arrêt de la cour d'appel de Versailles du 29 novembre 2012. Après cette date, l'affaire n'aura plus lieu d'être et seul le souvenir demeurera.

Pour les moins avertis des lecteurs, un très utile document annexe « Considérations techniques sur l'accident du vol AF4590 », reprend l'ensemble des éléments aéronautiques techniques utilisés, en y apportant une présentation accessible à tous. C'est ici que s'apprécie le rôle particulier de professionnels de l'avion, pilotes, ingénieurs, mécaniciens de maintenance, dans la réalisation de tels dossiers, souvent complexes. Certainement une des valeurs ajoutées de ce site consacré à Concorde.

Un travail permettant, à ceux qui ne le connaîtraient pas, de découvrir cet accident et à tous, de se construire une opinion étayée.



Il était une fois concorde : Nen'sletter

L'immanquable rendez-vous hebdomadaire pour découvrir les petites et les grandes histoires de Concorde. Pour la première fois ils racontent leurs expériences, leurs voyages, leurs rires et leurs souvenirs pour que l'intimité de cet avion ne soit pas perdue.

Abonnez vous !



concordereference.fr



concordereference.fr



La Revue

revue@concordereference.fr

CONCORDE

R E F E R E N C E

Tout d'abord, un grand merci à vous tous qui avez pris le temps de découvrir le premier numéro de Concorde Référence et de nous faire part de vos commentaires. Utiles pour les derniers réglages, certaines de vos remarques sont déjà mises en place. Vos réflexions, vos remarques, vos sujets sont notre matière première, n'hésitez pas à nous les adresser : revue@concordereference.fr.

2021 s'échappe enfin ! Année lourde, contraignante, pesante pour nombre d'entre nous. C'est pourquoi nous avons voulu ce numéro léger, ouvert au rêve, à l'évasion, aux surprises. Autour de Concorde, les possibles sont nombreux !

Des histoires, toutes réelles, dans lesquelles pour une fois Concorde n'est pas le sujet direct, mais l'élément fédérateur de chacune d'elles. Une approche différente pour continuer à raconter la vie de cet avion.

Commençons par une incroyable rencontre avec Sebastião Ramos. Qui est-il pour venir remplir ces pages, un navigant, un ingénieur, un des premiers passagers brésiliens ? Dans tous les cas, un amoureux inattendu de Concorde. Une fois encore l'universalité du rêve traverse les frontières et les cultures. Merci à Claude Mossé pour ce cadeau qu'il nous fait.

De destinations de rêve en escales prestigieuses,

Concorde autour du monde : un sujet classique répondez-vous. Ici ce n'est plus l'exploitant mais l'affréteur qui raconte la mise en place de ce partenariat un peu particulier. L'histoire d'une époque et d'une rencontre avec des hommes pour lesquels l'aventure est partout, de tous les instants, de toutes les situations. Une seule solution, savoir la maîtriser pour le plus grand bonheur de leurs clients.

Cap au nord ensuite, au pays du Père Noël. Jeune ou moins jeune, qu'on y croit encore ou non, l'équipage du vol AF 4610 l'a rencontré, lui a parlé et lui a même réservé une jolie surprise.

Concluons enfin avec une inattendue découverte. En ouvrant la ligne, l'Aéropostale a tracé les routes que tous les courriers utiliseront ensuite pour rejoindre l'Amérique du Sud, dont Concorde dans sa progression vers Rio. Imaginez qu'un des acteurs de ces épopées vous les raconte, comme

ça, les yeux dans les yeux. Lui, c'est Jean René Lefèbvre, le mécano de Saint-Ex, le reste je vous laisse le découvrir à travers ces deux documents. Grands moments de télévision, d'histoire et d'aéronautique.

Bon visionnage et très belle fin d'année à vous.

André Rouayroux.



Mécano de St-Ex. Partie 1 & 2

MEDAILLE COMMEMORATIVE DU PREMIER VOL CONCORDE : PARIS NEW-YORK PARIS.



Collector 02

Pierre Dudal écrit : « ... On m'informe que les médailles sont à bord. Alors plus rien ne nous retient ! » C'est avec humour qu'il donne le départ de ce vol inaugural. New-York s'ouvre enfin à Concorde !

Reproduisant les maquettes de Raymond Pagès, la Monnaie de Paris frappe une médaille commémorative réservée à la compagnie Air France dans un tirage limité (3000 exemplaires).

Les 220 premières, toutes numérotées et présentées dans un écrin aux couleurs de la compagnie, sont remises aux passagers des deux premiers vols.

Celle-ci porte le numéro 79, gravé sur la tranche, comme en témoigne le certificat inséré dans l'écrin.

Une pièce en bronze argenté représentant d'un côté l'avion survolant les édifices symboles de Paris, et de l'autre les gratte-ciels de New York.

Un objet précieux qu'il est rare de trouver dans son intégralité. Bonne chance à tous les chineurs.

N'hésitez pas à nous faire parvenir vos collectors, sans oublier de nous raconter leur histoire.



Merci à Pierrette Cathala pour avoir répondu à nos interrogations sur la distribution du premier certificat de vol supersonique (collector 01). Ce document n'était donc pas remis à bord, comme il le sera ultérieurement, mais expédié par la poste à tout passager qui en faisait la demande. C'est une explication que nous connaissions sans pouvoir l'affirmer; c'est la version que nous retiendrons.



ROVANIEMI, 20 mars 2000

RENDEZ-VOUS AVEC PAPA NOEL

Au cours de l'hiver 2000, le numéro de vol ainsi que le code escale inscrits sur mon planning du mois de mars, attirent plus particulièrement mon attention. Parmi les New York programmés, c'est pour Rovaniemi (Finlande) que nous partons, Rovaniemi, ville de Laponie, située sur le cercle polaire arctique (Lat. 66°30 N), tout à la fait là-haut, plus au nord que le nord. Il se dit même que le Père Noël y habite ; c'est dire !

Un important fabricant de composants électriques, a affrété l'un des Concorde d'Air France afin de récompenser ses meilleurs commerciaux. Une opération presque classique pour ces grands groupes industriels ou commerciaux, à la recherche de toute émulation nouvelle à même de dynamiser les effectifs. Si tous sont amateurs de neige et de grands espaces blancs, c'est l'aventure supersonique qui les excite le plus. On les comprend.



Caroline Cadier & Pierrette Cathala : difficile apprentissage !

Pour nos passagers, la magie opère dès leur arrivée à l'aéroport Charles de Gaulle. Cette expédition vers le grand nord, à cette époque de l'année, par beau temps de surcroît, n'en est que plus excitante. Le décollage est prévu à 06h30. Malgré le peu de lumière, chacun souhaite immortaliser l'événement et les flashes crépitent autour de notre bel avion. Au cours d'une échappée supersonique en Mer du Nord, à Mach 2, totalement séduits par les performances de l'avion, chacun pose des rafales de questions et tous tentent d'approcher et de visiter rapidement le cockpit, sans vraiment réaliser à quel point leur rêve est palpable. Le vol n'est plus très long ... « Concorde AF 4610, Rovaniemi, clear for landing ».

L'avion s'immobilise sur le tarmac. Ici tout est blanc, une vaste plaine blanche sans relief. Au loin la forêt, moins immaculée que le reste mais blanche également. Escabeau en place, ouverture de la porte avant gauche ...

Au pied des marches, un groupe d'admirateurs de Concorde, comme partout où l'on va, et ... mais je rêve ? Le Père Noël est là également, en grande tenue, accompagné de son équipage. Avec eux, un renne immense dont chaque expiration engendre un halo de brouillard rendant la scène surréaliste, plus magique encore. Vêtu du costume traditionnel, avec ses bottes fourrées colorées, le lapon parle à son animal inquiet par tous ces bruits inconnus. Nos voyageurs ont peu de temps pour la photo. Dépêchons-nous, le Père Noël est un homme occupé.

C'est là que nous les abandonnons à leurs activités du jour. En moins d'une demi-heure, fin prêts dans leurs combinaisons polaires, les voilà en train de chevaucher les 100 motos neige mises à leur disposition. En avant pour un rodéo blanc dans les forêts voisines.

En fin de journée, nous sommes déjà à bord quand nos sportifs nous rejoignent. Pendant leur absence, nous offrons au Père Noël une surprise à laquelle il ne s'attendait pas. Nous lui faisons visiter notre avion avec les honneurs dus à son rang. Quels moments inattendus de voir ce Père Noël avec les yeux pétillants de bonheur et même si les sièges du Concorde sont un peu trop étroits pour lui, après une visite du poste, il promet à notre copilote Jean Marcot de lui apporter des skis de fond pour le 25 décembre.

Allez, maintenant il faut y aller, même si deux intrépides manquent à l'appel, hospitalisés. Le saut d'obstacle n'était pas au programme : 1 tibia, 1 clavicule, 3 côtes cassées.

Sur l'aéroport, les fans sont plus nombreux qu'à notre arrivée et c'est par une haie d'honneur qu'ils salueront notre départ dans la belle lumière de la nuit tombante. Nous nous poserons à Roissy à 22h30 ... Quelle journée ...

Petite fille, je croyais en lui. À presque 48 ans, j'ai pu l'embrasser. Merci Santa Claus pour ton accueil. Mais avoue quand même que nous l'avons également gâté à bord de notre traineau supersonique.

Pierrette CATHALA
Hôtesse Concorde

Caroline CADIER
Chef de cabine Concorde



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



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

Prenez les commandes !



Reproduction du manche du Sierra Alpha
Echelle 1/3 impression 3d
peint à la main
support bois

LES 50 PREMIERS EXEMPLAIRES SONT NUMÉROTÉS

PRIX (port compris)
264 €

Hauteur totale : 13 cm
Poids total : 284 g

BON DE COMMANDE :

Nom / prénom : _____
Adresse : _____
Tél.: _____

Nombre d'exemplaires : x 264 € = €

paiement par chèque joint à l'ordre de l'APCOS
Adresse d'envoi :

Aline Weyl, escalier i - 35 Av du Président Kennedy - 91300 Massy

Conditions de vente : retour non accepté • vente dans la limite des stocks disponibles

CONCORDE
REFERENCE



le mur de la chaleur

Le frottement de l'air à une vitesse de 2200 km/h fait monter la température de l'avion jusqu'à 127°C ! Conséquence de cette forte chaleur : en vol de croisière, CONCORDE s'allonge de 25 cm !

