

CONCORDE

R E F E R E N C E



04

REVUE TRIMESTRIELLE N° 04 - AVRIL - MAI - JUIN - 2022

P. 5 RENCONTRE AVEC UNE PHOTO

The Queen's Platinum Jubilee 2022

P. 7 AUTOUR DE CONCORDE

Boramy Thong : sculpteur de carton

P. 13 TEMOIGNAGE

La naissance du service Concorde

P. 18 CONCORDE COLLECTOR

Pompidou rencontre Nixon aux Açores : Menu

P. 19 LA BOUTIQUE

Destination été



© P. Juin

Le nez de Concorde en position de vol supersonique.

Revue trimestrielle éditée par
APCOS
1 ruelle de la Source du Douaire
95270 Viarmes

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



Réalisée avec le soutien d'AirItage



Câblage en cours sur une chaîne de production toulousaine.

© Photo AIRBUS HERITAGE

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 !

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.

Un an déjà ! Nous entamons l'aventure avec l'engagement de vous proposer 4 numéros pour découvrir la nouvelle revue de l'APCOS. Pour qui ? Pour quoi ?

Un lectorat nouveau, trop peu nombreux, nous a fait part de ses réactions, confirmant que la culture de Concorde reste attractive. Mais qu'en pensent « les Gens de l'APCOS » ? A part quelques retours officiels, nous n'en savons rien. Concorde, intéresse-t-il encore ses anciens ? Comme aurait su le dire Jean Rech dans son style si personnel : « c'est probable, mais pas prouvé ! ».

Interrogations, suggestions, remarques, critiques, félicitations, la ligne est ouverte, nous restons à l'écoute.

Quand sa Majesté la reine Elisabeth II se déplace, rares sont les photographes qui l'accompagnent et plus rare encore la diffusion de leurs clichés soumis à une royale censure. Concorde a-t-il favorisé cette exception que Roger Guigui a trouvée pour nous ? Allons voir.

Connaissez-vous de nombreux sculpteurs de carton ? Ces artistes qui à partir d'une simple feuille brute donnent vie à de véritables œuvres d'art. Que dire quand en plus leur passion se concentre sur les instruments de navigation aérienne. La visite de l'atelier de Boramy Thong : une découverte à la fois inédite, surprenante et très visuelle.

Continuons à parcourir le temps des mises en place, même si Claude Monpoint, chef Steward Air France délégué auprès de l'Aérospatiale, démarre sa mission en 1973, à bord d'un avion qui vole déjà. Sa mission : définir le fameux service en vol Concorde. Un parcours parfois difficile mais qui, selon ses propres paroles, reste « la partie la plus fantastique de sa carrière ». C'est dire !

Service à bord encore dans ce collector que Philippe Borentin nous propose. Peut-être le tout premier d'une longue série des menus officiels et qui plus est, celui d'un vol présidentiel. Visiblement la gastronomie était également présente à bord des avions d'essais. Autant en profiter !

Avec les beaux jours, La Boutique a sélectionné des produits en rapport avec ces journées ou chacun d'entre nous s'octroie plus de temps pour ... Pour le corps, casquettes et polos sont au rendez-vous et pour l'esprit, ces livres qui nous suivent partout à lire et à relire pour le plaisir de découvrir encore Concorde. Si ce n'est déjà fait !

Que ce numéro vous étonne encore.

Très bel été à tous.

André ROUAYROUX



THE QUEEN'S PLATINUM JUBILEE 2022

Il est dans la tradition britannique de fêter avec faste, au sein du Royaume-Uni comme dans les états du Commonwealth, les différentes étapes jalonnant la longévité du règne de leurs souverains.

Des cérémonies on ne peut plus protocolaires, codifiées à l'extrême, auxquelles chacun se doit de participer selon les règles et coutumes liées à leur rang, leur titre, leur place dans la société locale.

Par opposition, c'est tout l'intérêt de cette photo, instant d'intimité à bord du vol retour de la Barbade. Le 2 novembre 1977, la Reine Elisabeth II regagne Londres en Concorde après avoir participé aux festivités organisées dans la Caraïbe pour son Jubilé d'Argent (25 ans de règne).

Un moment d'échanges rapides avec l'équipage et sa Majesté semble scruter avec intérêt tous ces instruments et cadrans qui jalonnent les parois de l'étroit cockpit.

En cette année du Jubilé de Platine (70 ans de règne), au nom des Gens de Concorde et aux côtés de nos amis Britanniques, souhaitons un excellent jubilé à sa Majesté.

GOD BLESS THE QUEEN

Roger GUIGUI
AIRITAGE



Photo : Ron Bell © Aerospatiale / Airitage

BORAMY THONG SCULPTEUR DE CARTON

*Cette passion pour les instruments
aéronautiques a commencé très
tôt, lors de ces vols interminables
qui nous ramenaient en famille,
vers l'Europe de nos vacances.*

*18 longues heures pour relier
Phnom Penh à Paris, pendant
lesquelles il fallait occuper les
plus jeunes.*

*A cette époque, les visiteurs
étaient encore bienvenus dans
le poste de pilotage et je me
souviens de mes premiers pas
dans cet univers à la fois sombre
et lumineux..*

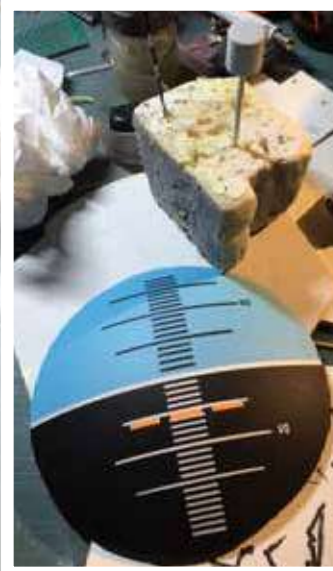
*Vue du plan de travail : découpage,
collage, assemblage ...*



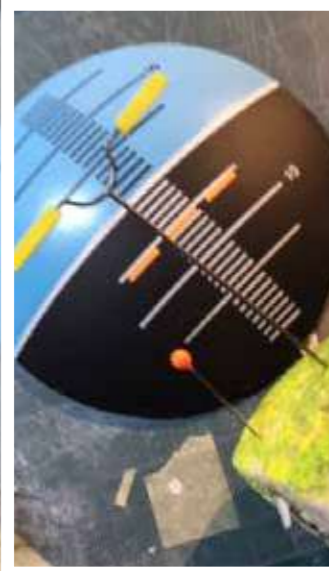
*Boramy Thong
et ses réalisations*



FABRICATION D'UN HORIZON ARTIFICIEL



Peinture du noir et du bleu - Peinture manuelle des gradations - Positionnement du guidon et de sa boule. (carton, corde à piano et aiguille de couture à tête ronde)



Positionnement du «verre» (boule de Noël découpée) Alignement des repères.



Tout y est : «Paré à décoller»



Premiers tracés, premières découpes dans ma plaque de carton, ma matière première.



Assemblage en sandwich de plaques successives. Peinture-positionnement des vis.

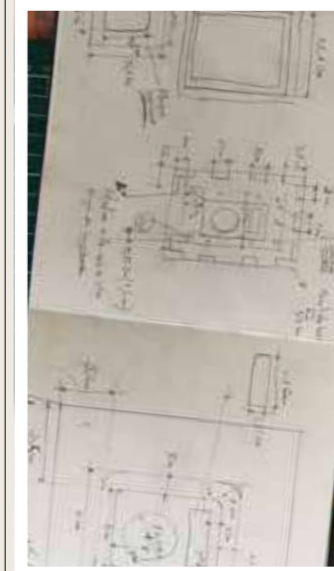


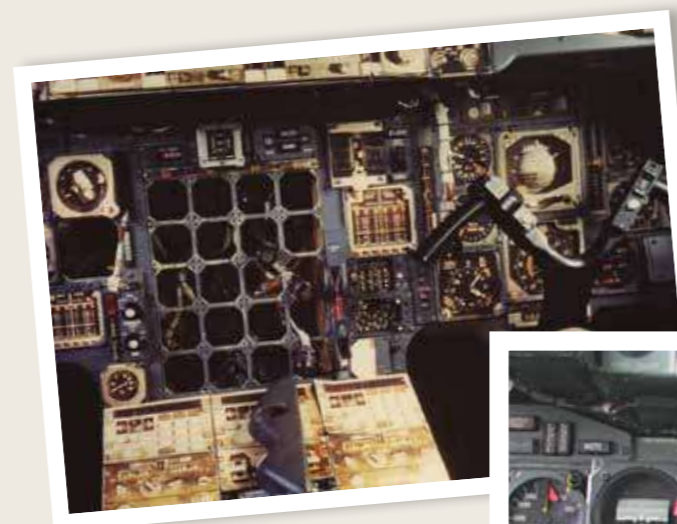
Schéma de montage électrique (rétroéclairage) et réalisation.



© Boramy Thong

J'étais littéralement fasciné par tous ces cadrans, ces lumières colorées, ces aiguilles, ces chiffres. Et puis ces hommes dont je ne regardais que les doigts qui en manœuvrant un bouton allumaient des lumières, en éteignaient d'autres, animaient des aiguilles, conversaient avec leur machine. C'était le bonheur absolu.

Attiré par la pratique manuelle, j'ai voulu très tôt apprendre à utiliser mes 10 doigts le plus efficacement possible. D'abord au lycée technique et puis ensuite pendant 5 ans au sein de la prestigieuse école Penninghen, j'ai acquis ces savoir-faire qui m'habitent toujours : illustration, dessin technique, photo, architecture, analyse des matériaux, usinage ... J'y ai en quelque sorte constitué ma boîte à outils personnelle.



Panneau moteur-F-WTSA État initial

« C'était le bonheur absolu »



Panneau moteur-F-WTSA après intervention de B. Thong

Pour reproduire ces objets particuliers, il ne me restait qu'à trouver une méthode. À cette époque, je ne travaillais que sur l'esthétique des instruments, en deux dimensions. À partir d'une simple photo, comment les reproduire avec du carton, des ciseaux, de la colle, de la peinture et une immense curiosité ? Tout ce qui appartenait au domaine du possible devait être réalisé dans mon atelier.

Les boutons de fonctionnement par exemple étaient sculptés dans une pièce de bois. De véritables expériences de défrichage, souvent plus faciles à mettre en œuvre que supposées.

La seule grande difficulté fût la réalisation de l'horizon artificiel. Comment arriver à façonner avec réalisme la demi sphère de « la boule » comme disent les pilotes. La recherche fût longue, les solutions peu satisfaisantes jusqu'au jour où je suis tombé, par hasard, sur des décorations de Noël incluant une boule en méthacrylate transparent. Elle était presque à l'échelle de ma création, il ne restait plus qu'à la découper.

REGARD D'ENFANT



Panneau moteur terminé et mis en place (détail)



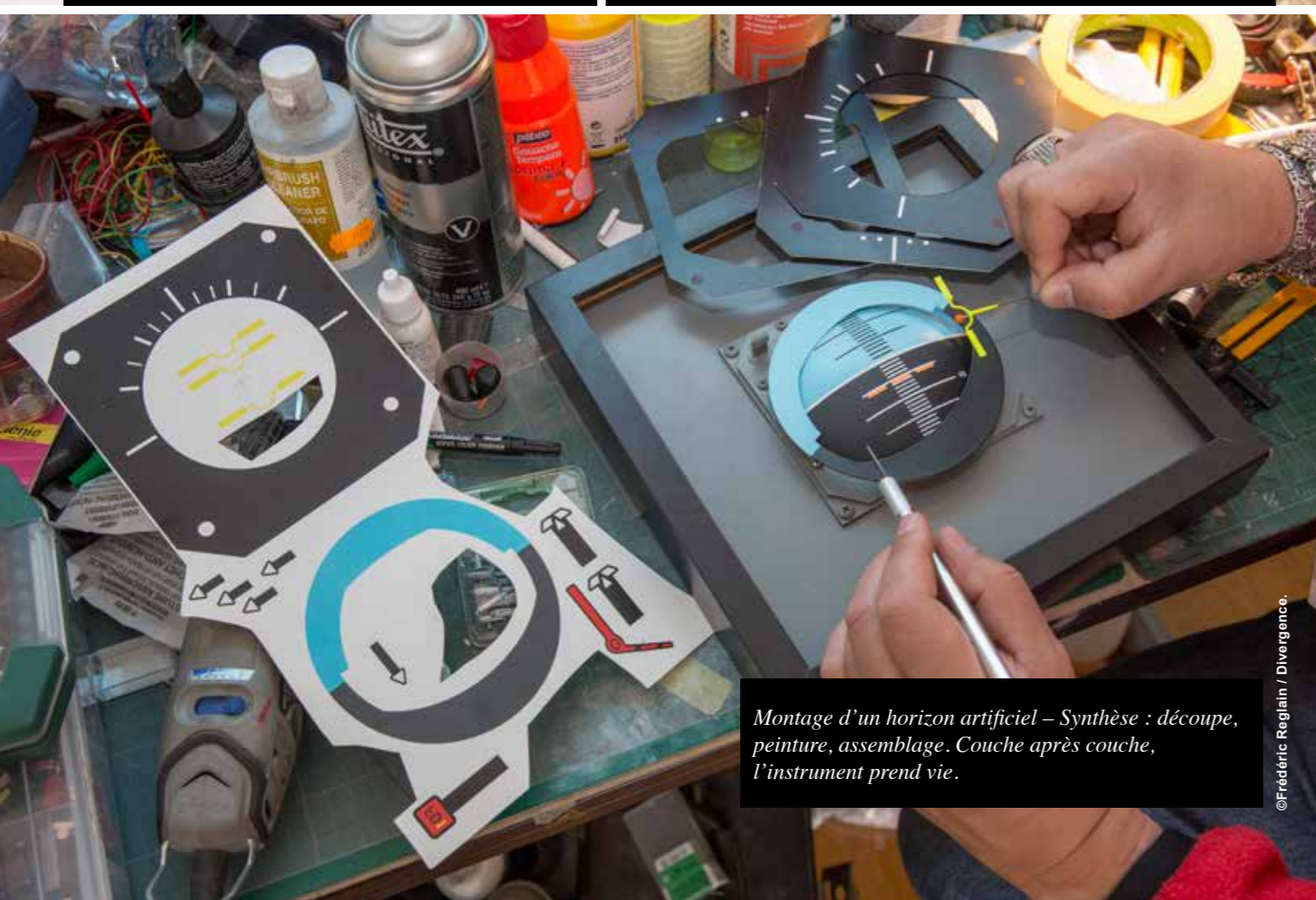
Positionnement de l'unité de rétro-éclairage dans l'horizon artificiel (carton + Feuille de plexiglass)



Montage du VOR de Concorde – Il s'agit ici de la réalisation d'une horloge réalisée sur la base du VOR de Concorde d'où le marquage des 12,15,18 et 21 qui n'existe pas sur l'instrument de navigation).



« Tableau Commandant de bord », tel est le titre de cette œuvre qui orne l'espace de vie de certains passionnés..



Montage d'un horizon artificiel – Synthèse : découpe, peinture, assemblage. Couche après couche, l'instrument prend vie.

Tout devint plus évident. Petit à petit mes premiers éléments prenaient vie. La méthode s'affinait, le résultat me plaisait ; il fallait continuer et pour cela passer à une réalisation en trois dimensions.

Le curseur se déplaçait vers le haut. Comment transformer une image 2D en un objet 3D ? La solution évidente consistait à reproduire ces instruments par tranches successives avant de les assembler. C'est ainsi qu'en réunissant tous mes savoir-faire, j'ai mis en place une méthode de travail qui, à la fois, me permettait d'analyser l'objet, depuis sa structure jusqu'à sa fonction sans oublier ses conditions de fonctionnement ; du « rétro-engineering disent les professionnels. »

Quand un jour, un de mes amis arriva à la maison, un rouleau sous le bras.

« Tiens me dit-il. C'est un cadeau d'André Turcat qui a remarqué tes éléments exposés dans mon cabinet. Il t'envoie ce poster du cockpit de Concorde au cas où ... »

Le moment tant attendu était là, j'allais enfin pouvoir toucher au mythe ; à moi de jouer.

Six mois après mes premiers instruments sont présentés au public. Mission accomplie avec succès je dois dire, suscitant surtout une immense curiosité de la part des visiteurs.

J'achevais ma nième explication de la soirée quand un visiteur m'interroge : c'est vous qui avez fait cela ? Vous êtes-vous déjà installé dans le cockpit d'un Concorde ? Si cela vous intéresse venez me voir. Son nom : Alexandre Pozder.

Et c'est ainsi que j'eus droit à ma première visite d'un Concorde, le F-WTSA muséifié à Athis Mons. Une fois dans le cockpit : quelle triste rencontre ! Qu'était devenu le mythe au sein duquel tous les passionnés d'aviation rêvent d'accéder ? Une planche de bord en piteux état sur laquelle les instruments étaient identifiés, quand ils l'étaient, par de mauvais tirages photos, bouffés par la lumière. Je compris instantanément l'objet de ma visite : le mythe était à terre, il fallait le relever. Pourriez-vous redonner vie à ces instruments ? La question était brève, ma réponse insensée de prétention, le défi était lancé.

N'y connaissant rien, j'ai d'abord dû identifier un à un ces instruments. Je devais en comprendre l'utilité, leur positionnement, leur particularité, remuer ciel et terre jusqu'à obtenir des schémas éclatés.

Chaque détail avait son importance et je devais les intégrer tous.

Trois ans m'ont été nécessaires avant de placer le dernier élément dans son logement. Trois ans pendant lesquels j'ai aimé évoluer à travers cet univers de technologie et de solutions un peu « bricolo », imposées par ma méthode de travail. J'avais l'impression de perpétuer à ma façon la grande aventure de Concorde.

Le résultat ? À vous de juger. Aujourd'hui je sais que mon travail est discrètement exposé à travers les musées aéronautiques. Les visiteurs s'en rendent-ils compte ? Certainement pas et c'est bien là, ma plus grande satisfaction : avoir reproduit presque à l'identique des instruments sophistiqués avec du carton, quelques outils et beaucoup de travail.

Quant à ceux qui trônent sur les étagères des collectionneurs, je reste bien le seul à en voir les petits défauts techniques. Je ferai mieux la prochaine fois...

Boramy THONG



<http://artflightinstruments.com>



Montre de bord Oméga.
Elles sont à bord, à Duxford
comme à Athis-Mons.

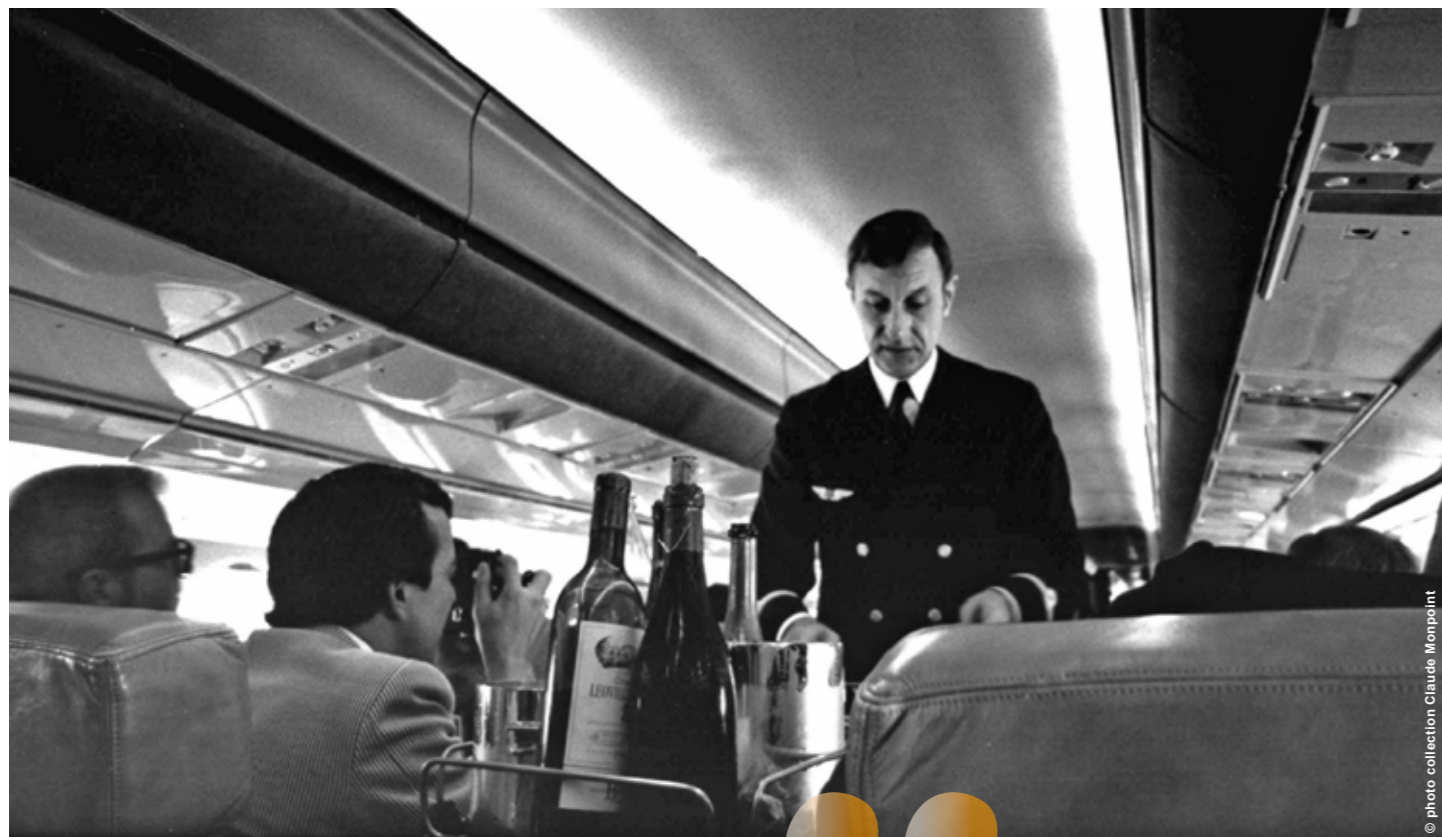
LA NAISSANCE DU SERVICE CONCORDE



En 1973, Concorde vole depuis 4 ans. C'est encore un très jeune avion qu'Henri Ziegler, le Président de l'Aérospatiale, a l'idée d'utiliser pour renforcer les actions commerciales de ses équipes. Il décide de lui faire parcourir le monde en y transportant politiques, journalistes, représentants des compagnies, leaders d'opinion, en un mot, tout ce qui permettra de le faire connaître, de le faire essayer et de le vendre.

1973, c'est également l'année à laquelle Claude Monpoint, Chef Steward Air France, fut délégué auprès de l'Aérospatiale pour organiser et assurer la sécurité et le service à bord des vols de présentation.

Il raconte ...

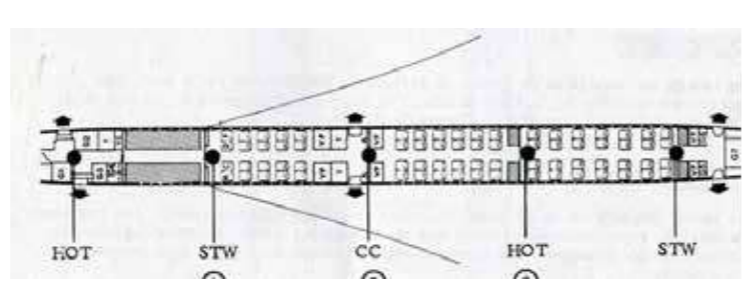


Claude Monpoint, en plein service d'un gâteau commémoratif à bord d'un vol de démonstration.

© photo collection Claude Monpoint

Dans les années 1973, nous ne sommes qu'une toute petite équipe à croire en cet avion.

Comme sur tout projet novateur, les débuts sont quelque peu laborieux pourrais-je dire. Nouvellement « emprunté » par l'Aérospatiale pour un certain temps, sans que personne n'en ait imaginé la durée, ma première mission consiste à découvrir ce nouvel avion. Après m'être présenté aux différents pilotes, ingénieurs, techniciens des essais en vol, je suis parti à leurs côtés. Des vols d'observation pendant lesquels je ne fais rien d'autre qu'essayer de comprendre cet avion, d'en imaginer le futur commercial avec l'unique document mis à ma disposition : un plan de cabine incertain annonçant 100, 104 ou 108 passagers. Rien de plus !



Etude de positionnement des postes équipages

C'est donc du personnel de l'Aérospatiale que je forme d'abord à Orly, puis à Toulouse. Des gens de milieux très différents, sélectionnés avant mon arrivée. Je me souviens d'un ancien parachutiste, d'une jeune femme qui parle très, très mal l'anglais et d'une Allemande qui parle très bien anglais mais très mal le français. Un personnel assez hétérogène avec lequel je n'ai jamais pu créer d'esprit d'équipage mais néanmoins très motivé.

C'est également l'époque à laquelle le Président Ziegler décide de présenter cet avion à tous les décideurs du monde en les faisant voyager à son bord. Pour recevoir ses hôtes, l'avion de présérie, le F-WTSA sera équipé d'une cabine passager.

Passagers, service, équipage commercial, à cette époque, le SNPNC (syndicat National du Personnel Navigant Commercial) ne veut pas voir de gens d'Air France à bord d'un avion sans certificat de navigabilité.

La cabine dont nous disposons est une cabine de très grande classe, en particulier dans le choix des éléments qui la constituent : 32 confortables sièges en cuir incluant à l'avant bâbord, une table d'hôte généralement occupée par Monsieur Ziegler et un passager d'honneur qui peut être un chef d'état, un ministre, un président de compagnie ... que sais-je encore.

Cette cabine est à l'arrière de l'appareil, l'avant étant toujours occupé par les armoires électroniques nécessaires à la continuation des essais en vol. Les offices, aménagés à l'image des offices Air France classiques, sont restreints mais ne nous ont jamais posé de problème.

Pour le service, je m'inspire du service dit « Parisien Spécial ». Air France avait ressorti cette appellation de « Parisien Spécial » pour des vols Paris-New York-Paris, assurés par les derniers B707 en activité. Un repas en deux phases : entrée et plat principal sur grand plateau puis dessert sur petit plateau. Ce service sera celui offert sur les vols de présentation et d'endurance. L'utilisation de la table roulante reste exceptionnelle comme par exemple pour le service des gâteaux d'anniversaire lors des vols de présentation.

Mes impressions, en découvrant cet avion, me permettent de réaliser que c'est un avion extraordinaire au sens étymologique du terme. Il ne ressemble à aucun autre. Il est petit, 1,90m de hauteur en cabine, une allée centrale étroite à la largeur pas encore totalement définie, des temps de vols courts, un profil de descente particulier... Tels sont les premiers éléments avec lesquels je commence à dessiner la réalité. Il définit un nouveau type de transport aérien et je devrai également y apporter des éléments de service nouveaux. J'en suis déjà convaincu.

Avec 32 passagers et 4 PNC, nous nous en sortons parfaitement, mais il est bien évident que le problème sera totalement différent lorsque la cabine sera définitive et à pleine capacité.

Alors quel pourrait en être l'équipage ? Les premières approches de la composition d'un équipage type s'effectuent toujours en prenant en compte un ensemble de facteurs et de secteurs concernés : les postes sécurités, le nombre de CSS (certificat de sécurité et sauvetage) par rapport au nombre de passagers, la Compagnie et ses services des effectifs, les charges de travail et leurs discussions avec les délégués du personnel, les délégués syndicaux ... Sur Concorde comme sur tout avion, la composition équipage est très difficile à définir.

Dans les années 1973, nous ne sommes qu'une toute petite équipe à croire en cet avion. La Compagnie en général n'a d'intérêt que pour le B747 et non pour cet « avion fantôme » comme beaucoup le dénomment avec ironie. Et là, je me souviens de la parfaite coopération qui a existé avec mon supérieur hiérarchique de l'époque, Jean Marie Courgeon, qui m'a laissé une totale liberté de travail.

Le public français comme la Compagnie Air France se sont un peu réveillés après la tournée nord-américaine de 1973, après Dallas et le succès fou que nous y avons rencontré. Non seulement parce que les Américains se sont montrés enthousiastes pour Concorde mais surtout parce que derrière, après avoir rejoint Washington en vitesse subsonique, nous avons pour la première fois traversé l'Atlantique, sans escale, en 3 heures et 33 minutes. La première traversée transatlantique supersonique, directe. Le monde se réveille et se rend compte que Concorde existe, capable de relier directement Washington à Paris-Orly.



© Photothèque Air France

de haut en bas – Présentation des séquences froide, chaude et sucrée, autour des éléments de couverts et de vaisselle définis pour le service Concorde.

Dans la continuité ont eu lieu les « essais grand froid », le retour du Shah d'Iran entre Istres et Téhéran, puis la tournée Asie jusqu'à Singapour. Vol après vol, tournée après tournée, les éléments constitutifs de l'exploitation se mettent en place. On commence à connaître et à mieux apprécier les problèmes de poids, à définir le nombre de passagers transportés. Je sais qu'il y en aura 40 à l'avant, puis des toilettes intermédiaires et 60 à l'arrière. Et on commence enfin à travailler sur le Concorde Air France.

On va par exemple sélectionner les éléments de vaisselle avec le porcelainier Raynaud de Limoges. Du matériel avion à la fois esthétique, léger, résistant... peu facile à trouver. Et c'est là que j'ai cette idée de créer une assiette alvéolée permettant d'offrir deux types d'entrées sur un unique service, en un seul geste.

On sait maintenant que l'allée centrale fera 48 cm, que le diamètre au plancher sera inférieur à celui de la Caravelle (2,69m.) : c'est petit, très petit. C'est pourquoi l'une des composantes du service consistera à faire oublier au passager cette étroitesse. Tout geste inutile sera proscrit. Sur Concorde, les PNC devront être adroits et ils bénéficieront d'un enseignement ergonomique pour savoir travailler des deux mains. Une gestuelle particulière définie de façon à gagner du temps et à minimiser la gêne des passagers. Une technique qui s'affine vol après vol et dont je sais qu'il n'existe pas d'autre option possible.

Début 1975, après 150 heures de vol sur Concorde, je présente à la direction générale d'Air France, le service alors mis au point. Face à moi : les directeurs de la Compagnie, habitués au service 1ère classe sur avion classique. Le service présenté est inspiré de celui offert sur les vols de présentation et d'endurance. Chacun donne ensuite son avis, sans connaissance des particularités de l'avion. Jugé trop simple et insuffisamment élégant, ce service est refusé, je suis renvoyé à mes très chères études.

Quelques semaines plus tard, nouvelle présentation. Cette fois, le service est accepté... Quel est ce service ? Il s'agit d'un service modulable, bien loin de l'immuable doctrine hôtelière : entrée, puis plat, fromage et dessert.

Un passager sur simple demande de sa part, peut être servi selon son choix. L'un peut ne vouloir déguster que les entrées. Une riche collation généralement composée d'une caille au foie gras et d'une portion de caviar. Un autre ne peut désirer qu'une viande et son accompagnement, un troisième juste les desserts et un café. Eh bien, chacun n'a qu'à demander pour être immédiatement servi. Tout est organisé lors de l'agencement des « comodies » de telle façon qu'en un geste, nous accédions à la demande de notre passager. Une méthode simple, efficace et au résultat terriblement apprécié.

Pour ne pas gêner le passager lors du dressage de sa tablette, nous avons eu l'idée de regrouper ensemble fourchettes et couteaux, entourés d'une serviette couleur pastel s'alliant à celle des nappes, avant de les glisser dans un élégant étui en plastique. En un seul geste tout est sur la tablette. Tout est extrêmement pensé dans la qualité et l'efficacité.



© Musée Delta - Athis Mons

L'office arrière, restreint, aménagé à l'identique des offices Air France classiques.

Puis les vols de présentation laissent place d'abord aux vols d'endurance et ensuite à l'exploitation. Je vais perdre le plaisir de travailler avec mes amis de l'Aérospatiale ; cette chance de construire avec eux un projet commun auquel on croit. Certainement les années les plus fantastiques de ma vie professionnelle. Il y a là une motivation, qui par la suite grandira à Air France, mais une motivation qui permet à ce projet de réussir. Il faut y croire sinon... impossible !

Le service Concorde est une grande, une immense chaîne qui commence dès l'achat du billet pour se terminer, selon les destinations, lors de la livraison des bagages ou parfois après. A New York par exemple un service d'hélicoptère est proposé pour rejoindre Manhattan dans les délais les plus courts. L'enregistrement de ses bagages achevé, le passager monte dans le salon Concorde, un espace qui existe toujours, même si Concorde n'existe plus. Il y choisit sa place, cabine avant - cabine arrière, et se voit remettre sa carte d'embarquement incluant un ticket vestiaire.

Alors débarrassé de son vêtement, disposé sur un porte-cintres roulant, il a toute latitude de parcourir les plus récentes éditions de la presse française comme étrangère, en dégustant un café ou la boisson de son choix. Puis, les vestiaires sont amenés à l'avion : un signal pour les habitués. Ils savent que l'embarquement va débuter.



Raymont Loewy a signé les couverts conçus spécialement pour une utilisation à bord du CONCORDE AIR FRANCE.

Il fallait faire élégant, solide et léger !

Les couverts Loewy Concorde sont 100% acier inox réalisés par Bouillet Bourdelle (ORFÈVRE).

Chaque couvert mesure 16 cm
Poids :
fourchette : 13 gr
couteau : 13 gr
cuillère : 18 gr

Raymond Loewy,
Un Parisien devenu Américain qui, dans les années 20 fut un précurseur du design industriel contemporain...



L'exploitation de cet avion particulier va obliger le PNC à se débarrasser de certains services qu'il a l'habitude d'assumer. Par exemple, un avion qui rallie New York en 3h30 ne peut pas être embarqué en 1h30. Impossible d'imaginer un passager bloquer l'embarquement pour se déshabiller et installer son bagage cabine. Sur 48 cm, personne d'autre ne passe !

C'est dans ce sens que j'ai l'idée de créer le service de vestiaire au sol : gagner du temps et accroître le confort des passagers.

Il faut convaincre les syndicats du sol. Des heures de discussion pour inventorier l'ensemble des problèmes possibles. Et si jamais Et puis toujours les adeptes du « ça ne s'est jamais fait à la compagnie ; le vestiaire se fait toujours à bord... » « Et puis qu'est-ce que c'est que ce champagne servi au sol ? » Et je repars dans les démonstrations arithmétiques incluant la charge attribuée à l'hôtellerie, 1 tonne par vol, soit 10 kg par passager (17 kg pour un passager première sur B747), le poids des bouteilles, le temps de roulage très court ... pour arriver à la même conclusion : le champagne à bord est destiné au repas. Point ! Ce sont des faits, pas des lubies. C'est ce qui m'a permis d'emporter le marché et de pouvoir le mettre en place.

Je peux dire que la fin de ma mission coïncide avec la campagne des vols d'endurance, sorte de répétition générale pour valider ce service dans sa globalité, y compris en cabine. Là encore il faut de nouveau négocier et convaincre le SNPNC que cette étape de validation n'aura de sens qu'avec la participation opérationnelle des PNC Air France, les futurs opérateurs.

Heureusement mes bonnes relations avec le syndicat l'ont amené à accepter que les PNC Air France assurent les vols d'endurance (Mai-Août 1975) bien que l'avion n'ait pas encore son certificat de navigabilité. Pendant cette période mes contacts avec le SNPNC sont fréquents. Dans l'optique des discussions concernant la future composition d'équipage, j'obtiens qu'un délégué du personnel soit inclus dans chaque équipage. Dans le même esprit, un suivi médical spécifique est instauré.

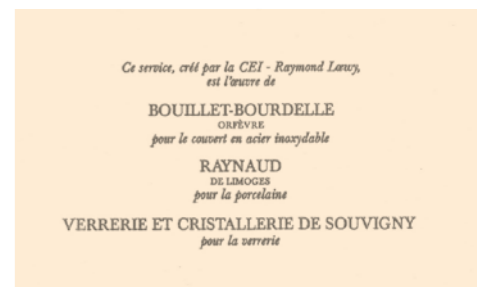
Qui sont-ils ? Comment les sélectionner ? Ils doivent être volontaires mais également capables de travailler sur le rythme d'un moyen-courrier et avoir les qualités de présentation et de relationnel d'un PNC long courrier. Pas si évident !

Et puis le 25 octobre 1975, Concorde obtient son fameux CDN (certificat de navigabilité) et à partir de là, la compagnie se met à bouillir. Tout le monde veut aller sur Concorde, veut travailler sur Concorde, cet avion si extraordinaire, révolutionnaire ...

C'est en quelques mots comme cela que les événements se sont enchaînés. Et pour conclure, je reviendrai sur la définition donnée en début d'article, Concorde avion extraordinaire. Eh bien c'était effectivement un avion extraordinaire qu'il fallait traiter de manière extraordinaire. Je peux vous dire aujourd'hui que ça a été particulièrement difficile ... mais tout aussi passionnant.

Résumer le service Concorde ? je dirai que c'est un tout dans lequel vient s'intégrer le tronçon de vol ; un tout placé sous les signes de la Vitesse, de la Qualité, de la Spécificité et de la Fiabilité.

Claude MONPOINT
en collaboration avec A. Rouayroux



Pompidou rencontre Nixon aux Açores : Menu.



Collector 04

Service encore avec ce document que nous offre Philippe Borentin : le menu proposé aux passagers du vol présidentiel à bord duquel le Président Pompidou rentre de Lajes (Açores) après avoir rencontré le Président Nixon. Intéressant d'abord parce qu'il s'agit certainement du tout premier menu «Concorde», le premier d'une longue série. Notons d'ailleurs qu'il n'a pas encore de couverture, ces illustrations qui ravissent les collectionneurs.

Intéressant ensuite de voir qu'il est signé Air France, servi par un équipage cabine Air France (Jean Marie Courgeon & Albert Meyrignac) alors que l'avion qui ramène le Président et ses accompagnants à Paris est un prototype, le F-WTSS, rapidement équipé a minima pour recevoir ses hôtes.

L'exploitation en ligne n'est encore qu'un projet !

Intéressant toujours par le rébus que posent les différents autographes rédigés par l'équipage et dont Philippe Borentin nous livre la solution : « Les passagers n'ayant pas souhaité prendre le repas servi à bord, c'est l'équipage de l'Aérospatiale qui en a profité avant de repartir pour Toulouse le soir même. Souvenir apparemment inoubliable à en croire les commentaires laissés par Jean Pinet, Henri Perrier, Michel Rétif, Jean-Pierre Flamant et Hubert Guyonnet ».

Domage que la continuité de leur vol les ait empêché de goûter à l'excellence des bouteilles proposées !

LA BOUTIQUE

APCOS destination été !

Casquettes
25€ pièce

Casquette 5 panneaux.
Matière souple douce et agréable.
Fermeture arrière avec boucle métallique.

Polos
45€ pièce

Polo Supima® 100% coton, manches courtes.
Coupe ajustée, toucher soyeux et agréable. Tailles : M - L - XL

Mug Célérier
18€

Mug bleu
15€ pièce

Mug céramique.

Rendez vous sur le site **Concorde reference . fr** pour découvrir l'intégralité des produits et commander.



LIBRAIRIE

<p>Au-delà de mon rêve Michel Thorigny 20 €</p>	<p>Le mécano du Bloch 134 à Concorde Michel Rétif 24,35 €</p>	<p>Concorde Pilote d'essais, Pilote de ligne Pierre Dudal avec André Rouayroux 18,50 €</p>	<p>Les hommes de Concorde Jean Pinet 19,80 €</p>	<p>Concorde mon amour Edouard Chemel 19 €</p>	<p>Pilote de Concorde Vols spéciaux Bernard Marchand 24,30 €</p>
--	--	---	---	--	---



Réalisée avec le soutien d'AirItage



Orly et le Sierra Alpha
Aéroport d'Orly, survol du Sierra Alpha (Vue d'artiste)



Photo D.R.