

1975, LES VOLS D'ENDURANCE CONCORDE

Mai, juin, juillet 1975

Par Jean-Pierre Labat

Nous sommes en mai 1975. Je revenais d'un long-courrier, un Rio Buenos-Aires je crois. Je passe, comme il est d'usage, à mon casier. Dans mon courrier, il y a une lettre du Commandement PNC. Je l'ouvre et je n'en crois pas mes yeux : « Nous vous avons choisi pour effectuer une série de vols sur le **Concorde**, de mai à fin juillet. Il s'agit d'un programme de vols dits *d'endurance*. Les PNT seront des **pilotes, mécaniciens et ingénieurs navigants d'essais**. Ils sont tous de la SNIAS, même si des PNT Air France participeront également à ce programme (Pierre Dudal, Jacques Schwartz, René Duguet etc.), Vous effectuerez prochainement un stage de formation commerciale à Orly qui sera suivi d'un stage de sécurité à **Toulouse**, chez **Aéroformation** à la SNIAS. »

Ma surprise passée, je me demandais pourquoi le Concorde si tôt car, autant que je me souviens, personne ne parlait du Concorde en 1975 dans notre monde de navigants. Nous savions simplement qu'il était attendu dans la flotte de la Compagnie au cours de l'année 1976.

J'étais, bien sûr, aux anges. Comme il arrive souvent, en pareil cas, une telle nouvelle suscite d'emblée des réactions teintées de jalousie mais aussi de joie sincère de la part des vrais amis. Nous étions une vingtaine d'heureux élus. Un premier stage fut organisé à Orly pour une prise de connaissance et d'informations. M. **Jean-Paul Boucher** nous accueillit et insista sur la très grande importance de la mission qui allait nous être confiée. M. **Claude Monpoint** nous fit un brillant exposé sur le **Concorde**. Il faut dire qu'il était le seul cadre PNC à le connaître autant, ayant effectué plusieurs vols pour la SNIAS, notamment le premier vol transatlantique du 26 septembre 1973 où, après avoir fait l'ouverture du nouvel aéroport de Dallas, le Concorde de présérie N°02 reliait en direct Washington Dulles et Paris Orly. J'ajouterai que Claude Monpoint, après d'âpres négociations, avait réussi à convaincre les représentants du SNPNC qu'il était absolument nécessaire qu'ils fassent partie de la mission. Seule une expérience vécue « sur le terrain » dans des conditions réelles, pourrait permettre d'aborder le délicat problème d'une Convention du personnel pour cet avion nouveau.

M. Jean Franchi, pilote d'essais très connu, nous fit l'honneur de présider nos réunions. Il nous parla surtout du rôle que la SNIAS attendait de notre part. M. Jean-Paul Boucher nous expliqua ensuite la procédure qui avait conduit à notre sélection. Nous étions 5 chefs de cabine, 10 hôtesses et 5 stewards auxquels s'ajoutèrent 7 ou 8 membres du SNPNC ainsi que des cadres PNC qui venaient renforcer nos équipages.



Stage sécurité à Aéroformation Toulouse. De gauche à droite : Robert Burguière, Daniel Blot, Pierre Bidaut, Jean-Pierre Brocas, Monique Boudon de la Roquette, Claude Monpoint, Michèle Vallée, Michel Monchablon, Pierre-Yves Guibert, Jean-Claude Blachère, Martine Marage, Line Fonroques, Jean-Marie Martin, Jacques Laporterie, Jean-Pierre Labat, René Sandt, Jean-Paul Boucher, Louis Dupain.

La direction de la SNIAS avait défini un profil de PNC dont elle avait part à M. Claude Monpoint lequel, en collaboration avec les Chefs de Division de Vol, avait élaboré une liste de PNC cadrant avec ce profil. Cette liste avait été construite, également, avec les cadres du Commandement PNC. Les critères de cette sélection, tels que la direction de la SNIAS les entendait étaient une parfaite aisance dans les contacts et relations avec la clientèle. Ils souhaitaient également des polyglottes, 3 langues minimum et, comme l'essentiel de ce programme se déroulerait sur l'Amérique Sud, une parfaite connaissance de l'espagnol et du portugais en plus de l'anglais courant et même de l'allemand. Le ton était donné, le message ne pouvait être plus clair.

Les premiers vols débutèrent fin mai. Cinq équipages furent constitués. J'appartenais à l'équipage « C ». Le chef de cabine était **Pierre Bidaut**, les hôtesses **Michèle Vallée** et **Line Fonroques**, le représentant du SNPNC **Jean-Claude Blachère** et moi-même en stew. Un cadre PNC complétait systématiquement notre équipe. Souvent c'était **Claude Monpoint** ou **Robert Burguière**.

TEMOIGNAGE

Notre clientèle, tous des invités soit du gouvernement français soit de la SNIAS ou d'Air France, se composait de personnalités du monde de la politique, des représentants de gouvernements de pays ayant exprimé le souhait d'acquiescer le Concorde pour la Compagnie de leur pays. Il y avait également des personnalités du monde des arts et des lettres ainsi que des scientifiques. Nous avions aussi à bord des capitaines d'industrie et bien sûr des journalistes de la presse internationale. Les passagers étaient émerveillés. Notre équipe fonctionnait beaucoup à l'amitié ce qui, comme chacun sait, est le ciment de la réussite d'un vol.

Nos relations avec les PNT de la SNIAS, MM. **Turcat, Franchi, Perrier, Defer, Pinet, Rétif** etc. (*je ne peux tous les citer*) étaient des plus chaleureuses. L'ingénieur navigant d'essais M. **Claude Durand**, à la personnalité très attachante, contribua beaucoup à l'harmonie entre les pilotes de la SNIAS et les PNC d'Air France. Je voudrais dire aussi que toutes les équipes de la maintenance de la SNIAS, les « **toulousains** » basés à Rio et Caracas durant toute la durée du programme se joignaient souvent à nous le soir pour le dîner.



Légende des photos de g. à dr. :

- Escale à Caracas. L'équipage, en cabine « Champs-Élysées », entoure une « visiteuse » (hôtesse d'une compagnie vénézuélienne) : Jean-Claude Blachère, Pierre Bidaut, Line Fonroques, Michèle Vallée, JP Labat.
- Vol ST4002 17 juillet 1975 : JP Labat, Michèle Vallée, Jean-Paul Blachère, Pierre Bidaut, Line Fonroques.
- JP Labat, Michèle Vallée, Marylène Vanier, Pierre Bidaut, Line Fonroques.



Photos prises au pied de la passerelle avec les équipes de maintenance de la SNIAS et de Rolls-Royce. On peut remarquer l'ancienne livrée Air France arborée lors des vols d'endurance par le F-WTSC.

Pendant 2 mois, nous avons effectué des vols sur Rio, Caracas, des boucles sur l'Atlantique Nord, un vol sur Gander dont le but était de travailler sur la faisabilité de ce qui serait un jour le **Paris New-York**. Nous vîmes arriver la fin de ces vols d'endurance avec beaucoup de tristesse. Nous avions pris l'habitude de vivre avec une clientèle très attachante, dans un bien-être permanent. Nous avions une excellente relation avec les représentants de la direction de la SNIAS. Je n'oublierai jamais ce que nous dit un jour son PDG M. **Henri Ziegler** : « Nous vous avons choisi avant tout pour **vendre le Concorde** et je constate que vous vous acquittez parfaitement de cette mission ».

TEMOIGNAGE

Au début du mois d'août, un débriefing eut lieu à Orly. MM. **Boucher, Burguière** et **Monpoint** nous communiquèrent tous les télégrammes de félicitations des délégations internationales, parvenus à la direction d'Air France.

Tout a une fin. Nous reprîmes le chemin de nos secteurs d'origine, en attendant de voir arriver le Concorde sur les lignes d'Air France en janvier 1976. Le retour à la réalité nous ramène à ce qui est notre quotidien avec son lot de problèmes mais aussi de satisfactions. Le contact des hommes de ce monde, à travers leurs joies comme leurs souffrances, leurs besoins, leurs attentes, c'est tout ce qui fait la richesse de notre profession. Nous connaissons le bonheur de visiter le monde, ses populations, ses paysages, ses musées, ses manifestations culturelles. Tout cela aura été, pour moi, une source inépuisable d'enrichissement humain et culturel.

Si j'ai eu la chance d'être désigné pour ces vols d'endurance Concorde, j'ai la profonde conviction que d'autres collègues, tout aussi méritants, auraient été parfaitement à la hauteur d'une telle mission. C'est la dure loi d'avoir à trancher pour désigner seulement 20 personnes. On fait obligatoirement des mécontents. Cependant, je voudrais qu'ils sachent qu'à travers nos merveilleux souvenirs d'une vie à parcourir le monde, mon amitié volera toujours vers eux.

JPL

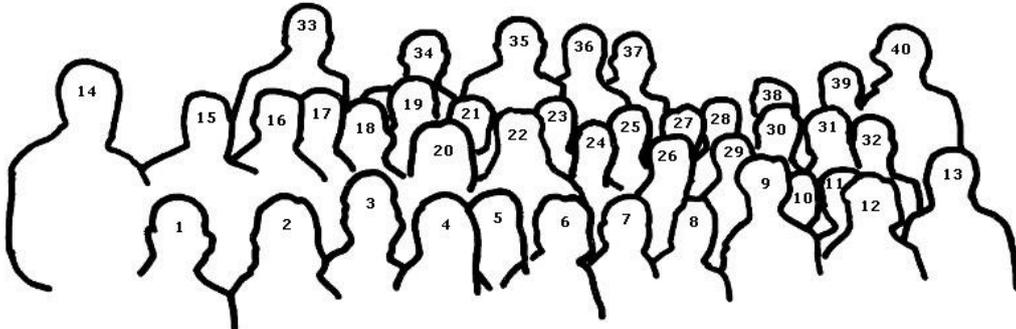


Vol d'endurance, Michèle Vallée et Jean-Pierre

TEMOIGNAGE

LES PNC DES VOLS D'ENDURANCE CONCORDE

23 mai 1975. Réunion à Orly (Bâtiment SFP) en vue de présenter aux futurs membres d'équipage PNC Concorde (Cadres, 100% et SNPNC), la mission que leur confiait la SNIAS
Photo des 39 PNC regroupés autour de Jean Franchi.



Chefs de cabine : Martine Camuzeaux (3), Monique Berducat (6), Daniel Blot (19), Michel Nacoul (27), Pierre Bidaut (37).

Hôtesse : Martine Wieser (4), Martine Marage (5), Corinne Daricarrère (8), Michèle Vallée (10), Monique Boudon de la Roquette (11), Line Fonroques (20), Claudette Tiger (22), Françoise Haffner (24), Danièle Mirbeau (40).

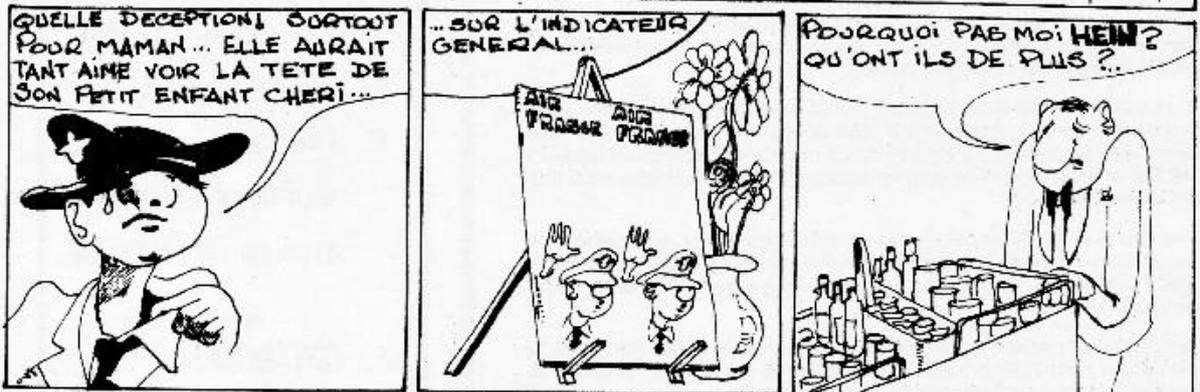
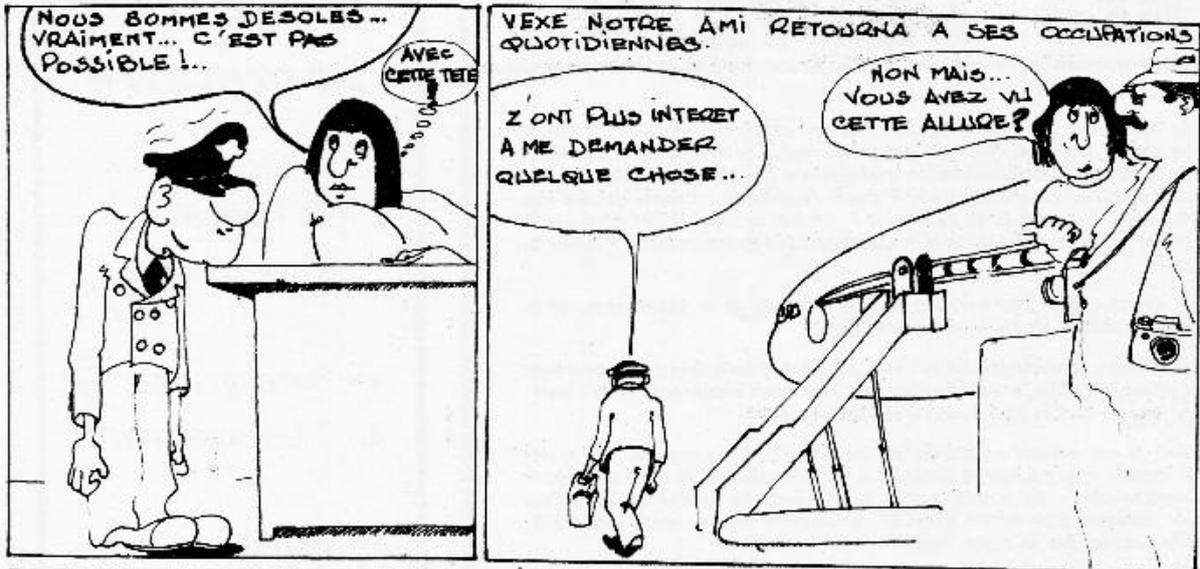
Stewards : René Rueda (1), Francis Castex (21), Jean-Marie Martin (28), Jean-Pierre Labat (30), Jean-Pierre Arrighi (32).

SNPNC : Jacques Laporterie (13), Louis Thomasset (14), Gérard Gomez (18), Jean-Claude Blachère (26), Michèle Fuss (29), Alain Crenn (31).

Cadres : Elsa Drouet (2), Huguette Régnier (9), Jeannette Lieux (12), René Sandt (15), Pierre-Yves Guibert (16), Claude Monpoint (17), Henri Jacquin (23), Robert Burguière (25), Michel Monchablon (33), Albert Meyrignac (34), Jean-Paul Boucher (35), Jean-Pierre Brocas (36), Marylène Vanier (38), Jean Corcessin (39).

Pilote SNIAS : Jean Franchi (7).

★ LES SUPERSTARS ★



4 * LIRE "SUD OUEST" ARTICLE AERONAUTIQUE DD 3 JUIL 75

TEMOIGNAGE



Photos et documents Jean-Pierre Labat

