



22 juillet 2025

25 juillet 2000, je me souviens ! ...

Celles et ceux qui le souhaitent nous racontent le jour tragique que fut « leur 25 juillet ».

ALLEGRE Jean-Louis. Contrôleur technique SATP QN

Le 25 juillet, je suis contrôleur technique et opère avec Yvon manager et son équipe de mécaniciens, nous sommes affectés au départ de l'AF 4590.

Début de vacation tendu dû à un manque d'approvisionnement d'un moteur de reverse, l'appro parvenu nous montons à l'escale. Les mécanos attaquent le remplacement, l'équipage est à sa prévol, Marcot OPL, Jardinaud OMN.

Des moments calmes, au galley Brigitte me dit dans 20 mois je suis à la retraite je pourrai retourner visiter sans courir des coins que j'adore, voir des amis des connaissances qui me manquent, Virginie me parle de tour du monde qu'elle n'a pas encore fait et qui arrive.

Le remplacement se poursuit montée et descente des mécanos, sous l'avion nous nous croisons avec le CDB Marty, j'ai participé à sa qualif CCD à Châteauroux de bons souvenirs, il me dit avoir fait de l'escalade la veille à Nice mais pas trop ardue car il est toujours concentré sur le vol du lendemain, le coordo nous rejoint devis de poids au maxi, le CDB : ce sera plein complet avec surplein attention à la masse maxi, les mécanos ont fini leur travail retour au poste.

Essai du moteur reverse tout est OK, le CRM est à remplir j'indique à l'OMN que suivant la doc il y a un essai reverse à faire pendant le roulage. Jardinaud : le vol est en retard le roulage est court ce sera beaucoup de contraintes tu me lances du pas trop dur...

Passage au galley, la tablette mobile m'est utile pour faire mon écriture, les passagers embarquent, des enfants parmi eux.

Je montre le CRM à Jardinaud un éclat de rire et en me regardant : à l'école les Jésuites devaient être fier de toi ... le CDB est dans sa doc, Marcot se retourne un sourire les yeux qui se plissent, pas besoin de paroles nous nous connaissons depuis des lustres, au revoir à demain bon vol, au revoir.

Le galley est en pleine activité, deux barrettes à cheveux l'une bleu clair la seconde bleu foncé Brigitte, Virginie ? Virginie, Brigitte ? Au revoir à demain, c'est toi demain ? Oui je ferai votre accueil, alors à demain, à demain bon vol.

Je descends la passerelle tranquillement, un mécano est au casque les autres sous l'appareil tout est prêt pour la mise en route.

Le temps est beau, pas de vent, par instant une petite brise ...

Un quart d'heure plus tard au loin une colonne de fumée noire me dit que demain ne sera pas demain ... **JLA**

ALLOUCH Jean-Daniel. Responsable produit vol PNC

Le 25 juillet 2000 à 16.30, j'étais dans le bureau de Patrick Alexandre DG Commercial International. Nous échangeons sur l'éventuelle reprise de notre collaboration avec le chef Alain Ducasse qui avait élaboré les menus du CONCORDE à l'occasion de l'An 2000.

Une dizaine de minutes plus tard nous avons vu de la fumer s'élever et s'étendre au-dessus des terminaux C et A et entendu le bruit caractéristique de CONCORDE au décollage.

Je ne me souviens pas l'avoir vu directement en feu mais peu de minutes plus tard un panache de fumée est apparu à l'ouest de l'aéroport. Nous étions consternés mais pensions qu'il avait pu faire un atterrissage d'urgence au Bourget. Rapidement nous avons su qu'il n'en était rien.

Je me souviens avoir couru vers le bureau de Jean-Louis PINSON alors directeur du CDL Amériques pour l'informer de ce que nous avions vu.

Tout s'est ensuite enchaîné rapidement avec la mise en place d'une cellule de crise au C.C.O. Je supervisais l'aspect PNC assisté de plusieurs collègues.

Les heures et les jours qui ont suivis ont été consacrés, pour notre part à gérer les conséquences de ce drame. La détresse, la tristesse et l'émotion étaient présentes à chaque instant mais les tâches à accomplir nous absorbaient totalement et nous devions tout faire pour accompagner au mieux les familles de nos disparus ainsi que tous nos collègues PNC qui étaient dans le plus grand désespoir.

J'avais rencontré l'équipage dans le couloir de la D.O avant leur départ juste après leur briefing et cette image restera à jamais gravée dans ma mémoire.

J'ai connu d'autres moments difficiles et dramatiques dans ma carrière au sein de notre magnifique Compagnie Air France mais c'est celui qui a été pour moi le plus douloureux et le plus triste. Je ne vous oublierai jamais. **JDA**

22 juillet 2025

AMARAL Maria. Attachée commerciale vols spéciaux Concorde

Le 25 juillet 2000, gravé à tout jamais... Après avoir assisté à la fermeture des soutes, fait un dernier signe à Jean Marcot avant la fermeture des portes de l'avion, j'ai été raccompagnée en voiture au salon du Terminal 2A par le coordo.

J'y ai retrouvé la représentante de l'affrèteur et, comme un clin d'œil, nous avons appelé ensemble Jean Conti qui était à l'origine de la négociation et de la concrétisation de ce vol spécial avant sa mutation sur son nouveau poste à Lille. Pendant qu'elle échange avec lui, je vois arriver le nez de l'avion devant les baies vitrées du salon du 2A. Je comprends que quelque chose ne va pas : l'avion ne prend pas de hauteur, en tout cas il me semble plus bas qu'il ne devrait l'être, puis je vois une traînée de fumée se prolonger... Je crois que j'ai arraché le téléphone de ses mains pour parler à Jean et lui dire « il y a un problème, ce n'est pas normal, il y a des flammes, mais ce n'est pas la post-combustion, il y a cette traînée noire et l'avion ne monte pas ». Pendant que je lui décris ce que je vois, une partie de mon cerveau « sait » que cet avion est lourd et plein de kérosène : il ne pourra pas se poser et pourtant je me dis qu'ils vont aller le poser au Bourget... et, en même temps, je reste à l'écoute car je m'attends à entendre le son d'une explosion en bout de piste... que je n'entendrai pas.

Je me tourne vers le personnel du salon pour leur demander de voir avec le Chef d'escale de permanence et obtenir des informations et, en même temps, d'anticiper sur un éventuel retour des clients au salon... trouver un restaurant sur la plateforme pour que les clients puissent déjeuner... l'avion avait pris du retard... au cas où ils reviennent...

Au même moment, je reçois un appel du directeur de Crise qui m'informe que le Directeur du CDL Amériques, Frank Simian, va venir me rejoindre au salon et me confirme que l'avion « est tombé ».

Je m'engouffre alors dans la réserve de ce salon du terminal 2A pour appeler Pascal Moreuil, le responsable de la Cellule Concorde, qui se trouve à Venise dans le cadre d'un projet de partenariat avec l'Orient-Express. Il est déjà à l'escale pour rentrer à Paris. Je lui annonce, je crois très brutalement, « nous avons un problème, l'avion est tombé ». J'ai ensuite rappelé Jean pour lui confirmer la situation dramatique. Jean, à son bureau à Lille, me dit « je prends le premier train, j'arrive ». Je suis alors ressortie et ai rejoint la représentante de l'affrèteur dans le salon. Je l'ai emmenée dans un espace isolé du salon et lui ai annoncé que cet avion venait de tomber...

Puis il a fallu informer l'escale de JFK : l'avion n'y arriverait pas... et il fallait prendre en charge les clients déjà à New York qui devaient rentrer sur le vol de retour, leur transmettre la liste des clients et organiser leur report sur d'autres compagnies vers les destinations finales en Allemagne.

A l'arrivée du vol régulier AF001 au retour de New York, tout l'équipage de ce vol est accompagné au salon du 2A ainsi que tous les personnels piste et sol ayant géré le vol affrété afin de nous regrouper en présence du service médical (cellule de soutien psychologique). Parmi eux, arrive le coordo, qui se dirige vers moi, me prend dans ses bras et je crois que nous pleurons ensemble : nous étions les deux derniers à avoir vu cet avion rouler et à avoir salué son équipage.

Plus tôt, avant tout cela, comme toujours, et étant seule au bureau ce jour-là puisque mes collègues étaient en mission (Pascal à Venise, Guy à Guam où il préparait le tour du monde que nous devons lancer en septembre) je me suis donc assurée que tout était « sous contrôle » dans la préparation du vol auprès de Jean Marcot en premier lieu. Christian Marty m'a rappelée ensuite pour me confirmer que tout était prêt. J'ai ensuite rejoint l'escale, pour l'enregistrement au Terminal 2A et au salon où se trouvaient les clients en attente de l'embarquement.

Le départ se faisait directement depuis le salon pour un embarquement par bus au large : c'était le plaisir de nos clients de pouvoir arriver par la piste et prendre des photos au pied de l'avion.

De nombreuses images et de moments précieux me reviennent toujours en mémoire, comme ce couple partant en voyage de noces, qui a voulu dire un gentil mot en français en quittant le salon « Adieu ! » ... j'ai souri et leur ai dit « Non, non, au revoir car adieu est trop définitif »... ; ou encore dans le dernier bus qui accompagnait les clients à l'avion, ce petit garçon d'à peine une dizaine d'années, avec une casquette enfoncée jusqu'aux yeux, un sourire immense, si heureux de voyager avec son papa... J'ai penché la tête pour rechercher son regard sous la casquette et lui ai dit « quelle chance tu as de faire ce merveilleux voyage à bord de cet avion extraordinaire »... Montée à bord, comme toujours, pour aller saluer l'équipage, le Commandant Christian Marty signait les certificats de Baptême de l'Air Concorde qui seraient remis plus tard

22 juillet 2025

aux clients. Il m'a dit : « je viendrai vous voir à mon retour, il faut qu'on parle du tour du monde de septembre, que vous me disiez ce que vous attendez de moi » ... Quant à Jean Marcot, qui était sans doute le membre d'équipage que je connaissais le mieux, il s'est tourné vers la Cheffe de cabine et avec humour lui a dit « Allez on ferme les portes et on emmène Maria » ... Sur le même ton j'ai répondu « attention, j'ai mon passeport sur moi, je serais capable de dire oui ! ».

Puis nous sommes descendus pour vérifier que le chargement des bagages était finalisé. Les soutes fermées, Jean Marcot est remonté dans l'avion, nous l'avons salué, porte fermée, escabeau retiré, on leur fait signe et, avec le coordo, partons en voiture vers le salon du 2A juste avant le roulage...

Bien plus tard, après avoir quitté CDG dans la nuit, j'ai envoyé un message à l'hôtel où Guy était hébergé en demandant à la Direction de glisser un message sous sa porte pour qu'il m'appelle à son réveil le lendemain matin, sans lui donner de détail car je connaissais le lien particulier de Guy avec Concorde mais davantage son lien d'amitié avec Jean Marcot et, s'il ne l'avait pas encore su, je ne voulais pas qu'il l'apprenne brutalement. Lorsque Guy m'a appelée au petit matin, il savait déjà, bien évidemment...

C'est ainsi que s'est déroulée « ma » journée du 25 juillet 2000...**MA**

BARON Alain. Ami de Concorde

Dans la matinée à mon domicile... j'ai un peu regardé M6...

Il y avait un classement des chansons en tête des ventes... ce que les gens écoutaient le plus en ce moment...

Ce mardi-là c'était Moby... " Natural Blues " (https://fr.wikipedia.org/wiki/Natural_Blues)...

Le " clip " existe en deux versions... avec des comédiens et en dessin animé...

C'est cette dernière qui fut diffusée (<https://www.youtube.com/watch?v=INB8Tp1Rkts>)...

Une chanson que j'entendais déjà depuis quelques temps... que j'aimais bien... du genre qui vous reste en tête toute la journée...

Une belle journée ensoleillée...

Depuis 25 ans... l'entendre me fait inmanquablement penser à l'accident...

Ce sera peut-être votre cas aussi maintenant...

En début d'après-midi... j'étais dans le 13ème arrondissement du côté de la " Place d'Italie " ...

Et avant de rentrer j'avais fait le choix de passer par la FNAC du Centre Commercial des Trois Fontaines à Cergy (que Daniel connaît bien ;-)) proche de mon domicile...

Je n'avais rien à y acheter mais j'aimais y flâner régulièrement... Nouvelles technologies...

Livres... Disques...

En rentrant de Paris j'écoutais Europe 1... l'émission " On va s'gêner " de Laurent Ruquier...

J'arrivais vers 16h30 et en coupant le moteur... je coupais la radio...

En remettant le contact... je remettais la radio... il était environ... 16h50...

Et un court instant après un flash spécial indiquant l'accident...

C'est d'abord l'incrédulité... mais en même temps... on ne peut confondre Concorde avec un autre...

On peut confondre un A340 avec un Il-96 (de loin) ... Mais Concorde avec rien d'autre...

Je rejoignais mon domicile et restait au volant pour le " Carillon de 17h00 " ...

Vient le temps des supputations... Je savais que F-BTSD était plutôt en fin de " Grande Visite " Est-ce que des fois... Le premier décollage de sortie de " GV " se serait mal déroulé... Quelque chose de " mal remonté " ...

J'imaginai qui avait pu prendre place à bord d'un vol " technique " ...

Peut-être Edgard Chillaud et Jean Rossignol...

Certainement Jean Lombart et peut-être Alain Piccinini...

Et peut-être une personne de la Maintenance... et/ou de la DGAC...

On regardera la télé... écoutera la radio... lira la presse... dans les prochaines heures... les prochains jours...

Le 26 juillet... alors que l'on en savait un peu plus sur la nature du vol (F-BTSC / Vol charter allemand) ... j'étais à Cherbourg... et je me souviens à 8h30... une interview de Pierre Chanoine... sur France Inter...

Le 8 Août " pile " deux semaines après l'accident... Je me souviens d'un reportage à la télé sur les obsèques de Christian Marty... dans ce petit cimetière des Alpes... Villars-Colmars ...

Je me souviens de la " Division Concorde " en uniforme...

Je me souviens du discours d'Edgard Chillaud... Il reprenait un texte écrit par Christian Marty lors de son dernier vol en A340 en rentrant de Dakar (Nuit du 1er au 2 Mai 1999 / F-GLZO) ...

22 juillet 2025

Alors qu'il survolait Madrid de nuit en direction de Biarritz... il n'apercevait pas la capitale espagnole mais la devinait à la lueur de son éclairage qui passait à travers les nuages... Ayant pris une feuille... un stylo... et tiré la tablette devant lui... Il évoquait ce que serait sa vie supersonique future... Presque plus de vol de nuit... Une seule destination... Peut-être se demandait-il s'il avait fait le bon choix... Même s'il n'avait aucun regret... Ce serait aussi " traditionnellement " son dernier poste à Air France avant la retraite... Me vient enfin à l'esprit... la suspension du " Certificat de Navigabilité " le 16 Août... alors que je me trouvais en vacances en Vendée... Place à l'enquête et à la possibilité de faire revoler Concorde... **AB** (né le 25 juin 1966... j'avais 34 ans et un mois... le 25 juillet 2000)

BATAILLOU Alain. Pilote Concorde

Au mois de juillet 2000 je suis encore en activité en tant que CDB sur Boeing 747-400, à 2 ans environ de la retraite. Je suis en famille en Corse pour nos vacances pendant cette fin du mois de juillet 2000. Dans l'après-midi du 20 juillet, vers 16h30 nous partons, mon épouse et moi, de notre maison proche de Solenzara faire quelques achats. Nous avons une grande amie de longue date à Air France, Chantal, responsable du service Réservation au siège. Nous sommes en voiture vers 17h00 lorsque je reçois un appel de sa part. Nous communiquons souvent en effet mais à d'autres heures de la journée, je suis intrigué par cet horaire, je me gare sur un parking proche et je décroche.
« Alain, nous venons d'avoir un accident d'un Concorde au décollage de Roissy ! Mais non Chantal, pas possible, le Concorde pour New-York décolle vers 11h00, mais s'il y a un accident donne-moi des infos ! Alain, je te confirme, c'est bien un Concorde qui faisait un vol spécial vers JFK ! Après un silence je lui demande des détails sur la gravité de l'accident, sortie de piste ou autre, les circonstances et si elle connaît les membres de l'équipage.
Non il vient de décoller et s'est écrasé plus loin, on voit la fumée depuis la Cité, je n'ai pas de détails pour l'instant, ni les noms de l'équipage, je t'en parle dès que j'en sais plus » Nous sommes « assommés », mon épouse et moi.
Plus tard j'apprendrais les noms de l'équipage, je les connaissais encore tous, en particulier Christian Marty avec qui j'avais fait plusieurs stages pendant notre carrière parallèle. Il avait 3 ans de moins que moi et j'avais eu un contact avec lui 8 jours avant l'accident dans les circonstances suivantes.
Christian avait effectué le 24 mars 2000 un vol spécial Paris Tozeur Paris, Philippe pourra en témoigner ! Je m'intéressais à cette époque aux plis philatéliques concernant le Concorde et début juillet 2000 j'ai mis une enveloppe dans son casier avec les 2 plis philatéliques Air France concernant ces vols aller et retour, AF 4606 et 4607 du 24 mars 2000 pour qu'il me les signe et me les remettre ensuite dans mon casier. C'est ce qu'il a fait le 12 juillet 2000 avec ce mot que j'ai aussi conservé : « *Cher Alain, voici les signatures demandées. Si elles ne sont pas des plus esthétiques, elles ont au moins le mérite d'être authentiques ! Ce qui va conférer à ces enveloppes une valeur certaine ! Amitiés. Christian Marty CDB CCD* ». Ses deux collègues PNT sur ce vol spécial vers Tozeur étaient OPL MARCOT et OMN AUBRY ! **AB**

BENEDETTI Marc. Directeur

Au moment de l'accident du Concorde, j'étais à Londres, Représentant régional d'Air France en Grande Bretagne et Irlande. J'étais à mon bureau quand je reçois un appel téléphonique de la chaîne d'information « Sky News ». « Mr Benedetti, you are the GM for UK and Ireland, could you kindly tell us about the Air France Concorde crash at Roissy airport? » Je suis resté sans voix. Je n'étais pas encore au courant ; le télex d'Air France est tombé 30 minutes après l'appel de Sky News... » **MB**

CANONNE-KEHR Emmanuelle. Hôtesse Concorde.

Il faisait un temps radieux à l'île Maurice en ce 25 juillet 2000. Nous étions moi et mon équipage Air France, à l'aérogare et dans notre Boeing 747. Nous préparions activement notre vol de retour, juste avant l'arrivée des passagers. Soudain, le chef d'escale fait irruption en porte avant de l'avion, où je me trouve, en criant : « **Un Concorde vient de se crasher et il s'agit d'un Concorde d'Air France !!!** »
C'est le coup de massue qui vient d'assombrir à jamais cette après-midi si joyeuse...
« **Non**, pas le Concorde ! Ce n'est pas possible... », je me dis. Sous le choc, abasourdie, je cours demander aux pilotes s'ils ont des informations. Ils n'en ont pas. Puis je réalise l'horreur et éclate en sanglots. Nous pleurons tous et c'est à ce moment-là que l'embarquement est

22 juillet 2025

lancé ! Malgré nos pleurs, nous entendons les pas et les voix des clients qui se rapprochent inexorablement. « Non !... Non !... Non !!!! Pas les PAX !!! » nous nous écrions. Mais on ne peut pas stopper un embarquement.

Toujours en larmes, je regagne en courant mon poste d'accueil, à l'arrière de l'avion. Et c'est avec des yeux tout humides et tout rouges que j'accueille nos nouveaux passagers. Mes petits collègues ont aussi les yeux rouges et reniflent malgré eux. Je me souviendrais toujours de cet embarquement où il règne une atmosphère étrange : pas un bruit, pas de cris ou de clients qui rouspètent bien que notre Boeing soit complet. En fait personne ne parle parmi les nouveaux arrivants. On doit tous avoir une drôle de tête !... Je m'efforce d'esquisser un sourire à chaque « Bonjour ! » mais l'ambiance est calme et tous s'assoient avec discrétion. C'est comme si nos clients se rendaient compte que quelque chose ne tourne pas rond dans cet avion. Je me demande s'ils peuvent être au courant mais après quelques questions évasives, je me rends compte qu'ils ne le sont pas du tout. Une dame me demande si tout va bien ? – « Oui, oui, tout va bien » je réponds. Que dire d'autre ?

Ne pas pleurer, ne pas penser à nos collègues qui nous ont quittés... Cela s'avère impossible. J'effectue ce long vol d'une douzaine d'heures dans une sorte d'état second, comme un robot. Si seulement le chef d'escale ne nous avait rien dit !... J'ai peur de ne pas bien réagir si un problème arrivait à bord tant l'émotion est intense. Qui parmi la « famille » Concorde pouvait bien être à bord ? Où l'avion s'est-il crashé ? Je suis donc obligée d'attendre de longues heures l'arrivée à Paris, et plus précisément à la Direction des Opérations, le lendemain pour connaître la funeste liste des amis qui nous ont quittés. Ma marraine Brigitte en fait partie. Je repense à tout ce que j'ai vécu avec chacun d'entre eux. Ils ne sont plus. Air France est en état d'alerte maximum et on nous demande de bien vouloir rentrer chez soi. Mon cauchemar dure et j'ai l'impression que la terre s'est arrêtée de tourner. Je suis sous le choc mais mes yeux sont secs. Je rentre chez moi comme un automate pour découvrir les insoutenables images à la télévision du Concorde en feu. Je me souviendrai toujours de ce 25 juillet 2000 où le monde n'a plus jamais été le même pour moi. **ECK**

CERVELLE Guy. Responsable exploitation vols spéciaux Concorde.

Ce 25 juillet, en fin d'après-midi, je suis aux Maldives et je viens de terminer la mesure de planimétrie 18/36 en préparation d'un projet de tour du monde.

Ce 25 juillet, avant de quitter l'aéroport, j'envoie à mon Ami Jean une carte postale de l'aéroport et lui suggérant de s'entraîner aux appontages, tant cette infrastructure ressemble à un porte-avions !

Ce 25 juillet, nous passons la soirée à préparer les détails logistiques de cette escale y compris l'hébergement de l'équipage, avec Bernard Mondelot, Chef d'escale de Bombay venu pour m'assister.

Le 26 juillet, je trouve sous la porte de ma chambre un Fax de Maria daté du 25 et me demandant de la rappeler de toute urgence. Les couvertures de téléphonie mobile étaient inexistantes sur l'île et je me suis rendu en hâte vers la réception pour appeler Paris !

Bernard Mondelot m'y attendait, le journal local à la main, avec les photos du Sierra Charlie. C'est encore convaincu qu'il y avait encore un peu de chance et ne parvenant absolument pas à croire au pire que j'ai appelé Maria, qui n'a pu que confirmer le drame.

Aujourd'hui encore, je ne parviens pas à me souvenir de ce qui s'est vraiment passé ensuite ; hormis une incroyable solidarité entre compagnies qui verra SQ m'embarquer de Male sans la réception officielle de mon billet ou AOM qui retardera d'une heure son vol de CMB pour m'attendre.

Le 27 juillet, en fin de matinée, au moment où je m'apprête à présenter mon passeport au fonctionnaire de la PAF, tout l'aéroport de CDG se fige pour une minute de silence.

Je rejoins la cellule de crise. **GC**

CHATELAIN Jean-Louis. CDB Concorde

C'est un coup de téléphone de Dominique, cadre à la division 747-400, qui m'annonce l'impensable.

Mais l'impensable a le visage christique de Christian, et ceux, floutés, des membres de son équipage. Les souvenirs s'imposent, ceux des jours heureux et partagés, au ski, en voilier avec sa famille.

Puis viendront les cérémonies, indispensables liens sociaux... Et, sous un ciel chargé, ce chant irlandais, a capella, et la voix extraordinaire de cette jeune femme, et son dernier souffle lyrique, et à l'instant qui suit, le vent qui se lève sur l'assemblée, et l'orage qui gronde, et les

22 juillet 2025

premières gouttes, évidente colère de Dieu
Oui, je me souviens trop bien **JLC**

CONTI Jean. Attaché commercial vols spéciaux Concorde.

Ayant quitté l'équipe des vols spéciaux Concorde depuis mai pour Lille où j'occupais depuis le poste de Chef des Ventes pour le nord de la France, je n'avais pas pour autant renoncé à me tenir informé des derniers dossiers d'affrètement que j'avais engagés, et en particulier celui pour le croisiériste Peter Deilmann dont le vol AF4590 était en cette fin d'après-midi en partance pour New-York.

Me connaissant bien, Maria, qui était à l'aéroport et qui venait d'assister aux opérations d'embarquement et au départ du bloc de l'appareil, m'a appelé pour me confirmer que tout s'était bien passé et que le client et les passagers étaient ravis.

Quelques secondes plus tard, après avoir observé la rotation de l'appareil depuis le salon du 2A, toujours en ligne avec moi, elle m'a signalé visualiser un dégagement de fumée et des flammes à l'arrière de celui-ci. Très inquiète, elle a rapidement raccroché pour aller aux nouvelles.

Quelques minutes après, elle m'a rappelé pour m'apprendre que le vol AF4590 s'était écrasé. Bouleversé, j'ai pris le premier TGV pour CDG où je suis arrivé une heure après et ai retrouvé avec émotion Maria et certains des personnels Air France impliqués sur ce vol dans le salon du terminal 2A. **JC**

CORNEC TEMPLET Joëlle. Cadre PNC Concorde

Le 25 juillet 2000, alors que j'étais en vol vers San Francisco, un passager m'a appris qu'un Concorde venait de s'écraser après son décollage de Roissy. J'ai aussitôt prévenu le cockpit qui a confirmé l'accident.

Avec le commandant de bord nous avons décidé de ne pas alerter l'équipage et les passagers afin de préserver une certaine sérénité. Une immense tristesse m'a envahie, et il m'a été très difficile de garder le sourire jusqu'à l'arrivée. Après le débarquement, nous avons réuni l'équipage pour leur annoncer avec prudence la terrible nouvelle. J'ai appris plus tard que je connaissais certains membres du vol, dont Brigitte présente lors de mon baptême Concorde en 1998.

En septembre 2000, j'ai accepté de prendre la responsabilité du secteur Concorde malgré mes hésitations au regard de la lourde charge de rendre la confiance due à ce magnifique avion mythique entachée par cet accident qui semblait inimaginable jusque-là.

Avec l'aide d'anciens, j'ai reconstruit une équipe soudée autour de l'excellence et j'ai participé à la reprise des vols le 7 novembre 2001 ainsi qu'au dernier vol le 31 mai 2003.

Notre engagement a toujours été guidé par le souci d'honorer Air France et nos collègues disparus. **JCT**

CUENIN Claude. Cadre PNC

Je me souviens parfaitement de ce jour du 25 juillet 2000, dramatique journée pour nos clients, notre équipage et notre avion fétiche le Concorde.

Le 25 juillet 2000, j'étais en vacances avec ma famille au Canada entre Colombie Britannique et Alberta au sud de Calgary et plus précisément à la frontière Canada/USA dans le Parc National de Glacier Bay. Nous logions dans un ranch et avant de partir faire une randonnée à cheval, notre hôte vient nous voir au moment du petit déjeuner pour nous dire qu'un terrible accident d'avion avait eu lieu à Paris. Concorde avait eu un accident.

Consterné mais voulant en savoir plus, je me suis présenté pour lui dire combien j'étais concerné par ce crash. Je lui ai alors demandé assistance pour rentrer en contact avec Paris et pour organiser de suite mon retour à Roissy. Très efficacement à partir de ses bureaux d'une concession John Deere, j'ai pu organiser mon retour à partir de Calgary via Toronto. Je dois dire l'extrême gentillesse et compassion de ce couple de canadiens qui m'ont aidé ainsi que ma famille à répondre à mes demandes. J'ai pris de suite la route pour l'aéroport de Calgary, je laisse ma famille sur place pour prendre le premier avion pour Toronto et transit avec le vol d'Air France dans la nuit du 20 au 21 juillet.

Pendant les premières heures, je n'avais que très peu d'informations sur le crash, la seule certitude était que l'accident s'était déroulé au décollage de Roissy et qu'hélas tous les passagers et les membres de l'équipage étaient morts. Durant le vol Toronto Paris la stupeur se lisait sur le visage de l'équipage, et j'étais désorienté à l'approche de mon arrivée pour découvrir quels étaient mes collègues de métier et de cœur qui avaient été victimes. A l'arrivée à Roissy je suis de suite allé à la rencontre de Patrick Alexandre et je suis frappé par l'immense

22 juillet 2025

silence qui règne à la DO ainsi qu'au siège. Dans une salle du Comex je rencontre Patrick Alexandre et totalement hébétés, en pleurs nous ne savons quoi dire. Tout semble figé, comme si notre vie aéronautique était en train de s'arrêter. Mais nous devons faire face, assumer nos responsabilités et être à la disposition de la cellule de crise.

Voilà ma journée du 25 juillet 2000 qui m'a fait comprendre un peu plus la fragilité de notre métier de navigant mais aussi la force de notre belle Compagnie Air France. J'ai assisté à toutes les obsèques de nos collègues sauf la chef de cabine car il y avait deux cérémonies en même temps un jour donné.

Rendre hommage à nos collègues, se souvenir du plus bel avion de notre contribution aéronautique, apprendre de ce tragique accident, rester humble dans notre professionnalisme.
CC.

DEBOUCK Frank. Responsable du programme CdL Amérique.

Le 25 juillet 2000, un vol Concorde devait relier Paris à New York pour un affréteur allemand, Denman. C'était un vol que nous avions vendu l'année précédente, un vol spécial, plein – 100 passagers – pour une croisière au départ de New York. Ce jour-là, en milieu de journée, c'est à la cité PN que j'ai croisé Jean Marcot, le copilote. Nous avons échangé quelques mots. Christian Marty et Gilles Jardinaud ne devaient pas tarder à arriver. L'ambiance était détendue, le vol s'annonçait bien.

À 16h44, l'avion s'est écrasé au décollage de Roissy. J'étais dans mon bureau d'Air France Consulting. À 16h48, mon ami Éric Castaing m'a appelé : « C'est ton avion ». J'ai immédiatement proposé mon aide au Quart Opération. On m'a remercié, mais on m'a dit que tout était en train de se mettre en place. Mes toutes premières pensées furent pour nos passagers si heureux de partir en Concorde

À 18h00, incapable de travailler, j'ai quitté Roissy. Dans le RER, je voyais les fumées, j'entendais les sirènes. Tard dans la soirée, Air France m'a appelé. On me demandait de rejoindre le PC de crise, de venir en renfort et de me mettre au service de la communication. J'ai pris un taxi pour revenir à Roissy.

C'est là que je devais être. Cet avion, ce vol, c'était aussi un peu le mien. Pas seulement parce que nous l'avions vendu. Mais parce que Concorde, pour nous tous – PNT, PNC, mécaniciens, commerciaux, agents de piste – c'était bien plus qu'un avion. C'était un rêve, une fierté, une mission.

Le 25 juillet, je me souviens du choc, de la douleur, de la sidération. Mais je me souviens aussi du devoir, du courage et de la solidarité de toute une Compagnie, rassemblée autour de ses ailes blessées. **FD**

DELAHAYES Nathalie. Hôtesse Concorde.

Nous rentrions de New York ce jour-là par l'AF 001. Nous étions à l'heure, en descente, il était environ 17h30 et j'étais dans le cockpit. Le commandant Henri Gilles Fournier s'impatiente car la tour de contrôle lui indique que plusieurs pistes sont fermées. Que se passe-t-il, enfin. Pourquoi ferment-ils toutes les pistes les unes après les autres, je vais finir par louper mon vol pour Toulouse ...

Nous finissons par atterrir et lors de l'ouverture de la porte 1, je comprends tout de suite que quelque chose de grave vient de se passer. Un cortège de personnes nous accueille et c'est inhabituel. Je peux ressentir une atmosphère lourde et pesante.

Je prends les mains d'une collègue du sol, elles sont glacées.

Alain Debroise arrive vers nous et nous annonce la tragédie.

À cette minute même, je comprends que rien ne sera plus comme avant, tout s'effondre. Je revois le visage rempli de douleur et de tristesse de Pierrette qui apprend que son amie Brigitte fait partie des victimes. Pierrette écoute les messages laissés sur son téléphone par Brigitte avant son décollage, lui annonçant que les deux Concorde allaient se croiser dans le ciel, l'un arrivant de New York, l'autre décollant pour New York. **ND**

DUFOUR Corinne. Hôtesse Concorde

Je me souviens ... New York ,25 juillet 2000 11h30

Nous vous attendions...

« Ce matin New Yorkais dans le hall de l'hôtel, Sandra et moi attendons Laurent de notre équipage pour aller déjeuner ensemble. Soudain Géraldine sort de l'ascenseur courant vers nous : « Concorde s'est écrasé ! Concorde s'est écrasé ! Remontez dans vos chambres, regardez CNN ! ». Laurent arrive. Nous nous précipitons tous trois, Sandra, Laurent et moi dans

22 juillet 2025

l'ascenseur direction ma chambre.

Hébétés... » NON ça n'est pas possible ! non... Avons -nous bien enregistré ce qui vient de nous être dit ? non... »

Hébétés, tous trois assis devant CNN, figés, le cœur battant, les mains tremblantes, incrédules, non, ça n'est pas possible ...non.

Nous vous attendions...

J'avais envie de fuir ce que nous voyions ; les images qui défilent, le cœur qui s'accélère ..., tenter de ralentir le cerveau qui s'emballe, les mouvements saccadés, maîtriser les tremblements....

Le téléphone sonne : on nous dit de nous réunir tous dans la chambre de Catherine, CC de l'autre équipage arrivé la veille ... » nous allons apprendre des infos, comprendre, peut-être que non... le déni...

Nous nous retrouvons presque à dix-huit chez Catherine, collés les uns contre les autres sidérés ... j'appelle Charles notre CDB qui nous rejoint bientôt.

De la nourriture, des boissons arrivent, des mots du personnel qui ne sait pas quoi faire pour nous, leur gentillesse ... un équipage du 747 qui nous invite à dîner dehors le soir pour nous soutenir et, petit à petit s'estompe le déni pour laisser place à l'effroi.

Nous vous attendions... puis vous êtes partis, partis pour l'éternité avec un morceau de chacun de nos cœurs déchirés sur le Bel Oiseau Blanc.

Nous vous attendions...

Vous êtes là ; au sein de cette famille Concorde réunie autour de vous, dans chaque avion qui décolle, dans nos missions, dans notre bel uniforme, dans nos voyages, à travers les nuages où nos regards se perdent, dans nos vies ... à jamais avec nous dans nos cœurs, vous êtes là. **CD**

ESCRIVANT Michèle. Cadre PNC.

Nous étions réunis autour de Monsieur Spinetta. Nous, c'était une partie des cadres PNC, que notre Président souhaitait régulièrement accueillir. La salle où nous nous trouvions était vaste et offrait une vue panoramique sur les pistes. Les mouvements des avions n'étaient pas sans attirer notre attention tant le ballet des départs en vol restaient des moments toujours exceptionnels par leur incroyable « magie ».

Mais la magie s'arrête ce jour-là vers 17 heures. Un énorme bruit traverse la salle ébranle les vitres. Nous sommes saisis d'effroi : le Concorde est en train d'exploser sous nos yeux, tout juste après son décollage. Une boule de feu s'est emparée de tout le fuselage et nous percevons une partie de l'empennage qui se détache du reste de l'aéronef.

Nous ne pouvons qu'être empoignés de douleur en réalisant qu'aucun miracle ne pourra épargner les passagers et l'équipage de ce vol.

L'effroi est visible sur tous les visages. Nous sommes pétrifiés. Immédiatement notre Président a saisi l'ampleur de la catastrophe. Dans un geste de profonde solidarité, il nous invite à prendre la dimension du devoir qui nous attend. La cellule de crise a déjà été déclenchée. Nous nous rendons auprès des coordinateurs qui devront répartir les rôles de chacun dans la gestion de ce terrible accident. **ME**

FERRY Michel. CDB Concorde

Je me souviens ...

J'étais en voiture vers Montpellier pour soutenir mon fils Jean Michel qui venait de perdre son épouse dans un tragique accident de voiture, quand soudain j'entends une annonce à la radio : l'accident du Concorde qui me choque terriblement.

Bloqué entre ces deux tragiques accidents graves, et l'appui que je devais à mon fils, je n'ai pu me rendre à Paris malgré mon envie afin d'être présent avec mes camarades.

Triste souvenir qui se perpétue tous les jours ! **MF**

FICOT Catherine. CC Concorde

Je me souviens que le 24 juillet 2000, à 9h du matin en salle des bagages, j'ai vu pour la dernière fois Virginie, Brigitte et Hervé. Mon équipage et moi, partions en MEP pour NY, afin de pouvoir assurer l'AF 4591 du 26 juillet. Comme de coutume, l'équipage de réserve était venu en salle de départ nous souhaiter bon vol. C'était Virginie, Brigitte et Hervé...ils devaient assurer l'AF 4590, le lendemain... On s'est dit « au revoir ...à demain à NY ! » Brigitte élégante en noir et manteau blanc, avec son grand sourire chaleureux...son image a marqué mon souvenir...que de fois par la suite, ce flash m'a réveillée la nuit !

Le 25, alors qu'une hôtesse et moi, rentrions au Mayflower Hotel, le portier nous a accueilli avec

22 juillet 2025

une mine catastrophée... dans le hall, une autre de mes hôtes, Géraldine, se dirigeait vers nous, avec, elle aussi, un visage fermé. C'est là qu'elle nous a appris la terrible nouvelle. Je me suis tournée vers la réception, tout le staff nous regardait, et nous a confirmé ce que nous ne pouvions pas croire.

Consigne nous a été donnée de nous regrouper dans une chambre et d'attendre les directives de la Cie. J'ai appelé mon Secteur, mais tout le monde était en cellule de crise, on m'a juste expressément demandé de ne pas encore divulguer le nom de l'équipage. Chacun est parti téléphoner et rassurer sa famille.

Je me souviens que j'ai reçu un appel d'un monsieur se présentant comme un ami d'Hervé Garcia. Il cherchait à savoir si Hervé faisait partie du malheureux équipage. Je ne pouvais pas le lui confirmer, les consignes avaient été claires ...j'étais bouleversée par son insistance, et j'ai été, pendant longtemps, très mal à l'aise d'avoir dû laisser cette personne dans l'angoisse.

L'équipage de la 02 nous a rejoint dans ma chambre, et nous avons partagé nos premières émotions, l'évocation de nos collègues, l'incompréhension, les doutes ... Finalement nous avons été informés de notre retour, en MEP, le soir même, en B.747.

J'étais sonnée.

Mes collègues venaient de disparaître brutalement, tragiquement, et je repensais aux moments exceptionnels que j'avais partagé avec certains d'entre eux (comme un tour d'Amérique du Sud de 21 jours, avec Jean Marcot et Gilles Jardinaud)

Le Mythe, ce si Bel Oiseau qui me faisait rêver et rendait fiers tous ceux qui participaient à son aventure...était tombé ! À mon retour à la maison, l'écoute des messages inquiets sur mon répondeur, m'ont beaucoup émue, et j'ai imaginé, plus cruellement encore, la douleur des familles de toutes les victimes de cette catastrophe.

J'ai, comme beaucoup, essayé d'imaginer leurs derniers instants, j'ai lu, écouté, toutes les informations, tous les scénarios. Et mon cerveau a retenu une chose, ce moment où l'avion a brusquement basculé sur la gauche, pour s'écraser. Et je dois dire que pendant longtemps, sanglée sur mon siège de décollage, à chaque virage sur l'aile, le souvenir de mes collègues, s'est imposé à moi !

Le temps a passé, et je crois pouvoir dire que leur souvenir ne s'efface pas, il est juste teinté de nostalgie. Comme eux, on a aimé cet avion, comme eux, et avec eux, on a vécu des moments qui sortaient de l'ordinaire. Ils n'ont pas eu de chance ...mais la famille Concorde existe toujours, et ne les oublie pas. **CF**

FOEX Daniel. Maintenance Concorde ME-QN

17h15, retour de réunion à mon poste au H3, service logistique ME-QN. Lorsque j'entre, les collègues sont figés, dans un silence anormal et j'apprends que le SC vient de se crasher...L'un d'eux me montre la colonne de fumée bien visible à l'ouest, vers Le Bourget...Je réalise et me sens vidé...Pense aux passagers, à l'équipage. Inoubliable image ! A vie dans ma mémoire. **DF**

FONROQUES Line. Cadre PNC

25 juillet 2000 : c'était un mardi, vers la fin d'une chaude après-midi. Tout était très calme, avant la prochaine plage de hub. Dans une heure, les équipages allaient se croiser dans les couloirs, ceux qui se préparaient au départ et ceux qui venaient d'atterrir. Le calme avant le joyeux brouhaha des PNC qui se croisent, s'embrassent, plaisantent.

Il était un peu plus de 17h : Michel Guilbaud, un instructeur de mon secteur est entré : « Line, il faut que je te parle. Il y a eu un accident à Roissy. C'est Concorde. Ils se sont crashés en bout de piste »

Ce n'était pas possible. Comme chaque jour, nous avions tous entendu le Concorde décoller pour le vol quotidien vers NYC vers 11h15. Au fil des années, le départ quotidien de Concorde était devenu un rite : dans les bureaux, autour des tables de réunion... tout le monde s'arrêtait de parler quelques secondes. On échangeait un regard complice, un sourire entendu, en vérifiant l'heure. S'il avait du retard, c'était le soulagement quand on entendait le vrombissement familier et rassurant. Donc, un accident à 17h passé, ce n'était pas possible. Je refusais d'y croire.

Michel a insisté : il y avait un second vol vers NYC. Aucun moyen de vérifier : les téléphones portables étaient peu nombreux à cette époque. Nous avons essayé en vain de trouver un poste de radio pour vérifier. Il fallait donc contacter Jacques Laporterie, le chef des PNC, soit pour l'informer, soit pour avoir des infos vérifiées. Il était en réunion avec les syndicats. Je suis donc partie en courant dans les couloirs et escaliers déserts. J'avais encore un espoir que la nouvelle soit fausse. Il s'agissait peut-être d'une panne ou d'un retour sur piste. Je refusais d'y croire.

22 juillet 2025

Mais j'ai croisé trois navigantes qui couraient en sens inverse, le visage ravagé d'angoisse. En passant, elles ont confirmé la nouvelle : un crash en bout de piste. L'une d'elle était en larmes. J'ai continué à courir jusqu'à la grande salle de réunion, en essayant d'intégrer la nouvelle. C'était donc vrai.

Dans la salle de la réunion syndicale, tous les participants formaient un très grand rectangle. Je suppose que Jacques et tous les autres ont compris qu'il se passait quelque chose de grave en me voyant traverser la salle comme une folle, continuant à courir. Je me suis accroupie à côté de Jacques pour lui dire de façon hachée que Concorde venait de se crasher en bout de piste. Je tremblais, je bégayais. Quant à Jacques, il est resté très calme. Il a tout de suite annoncé qu'il y avait un accident. Je ne me souviens pas s'il a nommé Concorde.

Je suis rentrée lentement au Secteur, essayant d'avoir des infos supplémentaires à chaque fois que je croisais quelqu'un. Environ une heure plus tard, j'ai trouvé une partie de l'équipage de Maurice Bellaïche qui rentrait de Tokyo en Boeing 747, avec à bord le couple Chirac. Ils étaient tous choqués, prostrés, ayant du mal à raconter ce qu'ils avaient vu. Sur le tarmac après leur atterrissage, le Concorde en flamme avait survolé l'avant du Boeing. Les passagers de l'avant ainsi que les membres de l'équipage avaient vu le Concorde se crasher un peu plus loin. Et leur commandant de bord avait entendu, les derniers mots du commandant Marty, comme tous les membres d'équipage des avions sur le point de décoller ou d'atterrir au moment du crash. **LF**

GARCIA Stéphane. Frère d'Hervé

Nous sommes le dimanche 02 juillet 2000, et c'est la fête à la maison. Toute la famille est là, pour l'anniversaire des 6 ans de notre fille Mélanie. Tous heureux, il ne manque qu'Hervé, qui rentre de New York, à Mach2 pour l'événement ! Il tarde, et nous suivons tous la finale de l'euro entre la France et L'Italie.

Enfin il arrive. Contrarié. « J'ai mis plus de temps pour venir de Roissy à Marly, que de New-York à Paris ! »

La France gagne. Nous sommes joyeux. On s'enlace. On rit. Hervé ne tient plus en place. C'est le bonheur.

Et puis fatigué, il nous quitte. Je le raccompagne à sa voiture. Ces yeux brillent de joie, on rigole et on s'embrasse encore. A très vite !

Je ne le reverrai plus.

Nous sommes le mardi 25 juillet 2000, c'est le début des vacances, notre première journée de plage en famille. Le bonheur !

Au retour, quelqu'un nous attend... « Qui-y-a-t-il ? »

Et soudain, le monde s'arrête de tourner ! **SG**

Foutue lamelle

Foutue lamelle,

Pourtant la vie était belle !

Mais tu leur as coupé les ailes,

Dans un moment irréel,

Nous laissant dans une peine éternelle...

Mais sais-tu foutue lamelle,

Que leurs âmes sont immortelles,

Aussi forte que l'amitié confraternelle,

Présente pour ce rendez-vous annuel,

Que nous partageons avec le personnel.

Et j'ajoute, foutue lamelle,

Que malgré cet événement cruel,

L'image du Concorde restera intemporelle,

Pour toujours figée dans le ciel,

*Comme l'est notre amour, pur et essentiel. **SG***

GAULARD Daniel. Ingénieur avion Concorde à OANT.

En fin de matinée me rendant du siège à la DO je croise le CDB Christian MARTY, il m'informe se sa décision de refuser la tolérance technique sur le fonctionnement d'une tuyère secondaire qu'on lui proposait, en effet, cette tolérance avait pour conséquence une diminution de la masse maxi TO qu'il ne pouvait accepter pour son vol.

Au retour de la DO vers le siège je croise l'OMN Gilles JARDINAUD, nous sommes très amis,

22 juillet 2025

petite discussion, j'ai eu d'ailleurs Gilles comme instructeur OMN lors de mon stage OMN Caravelle.

On se quitte en se promettant de déjeuner ensemble une prochaine fois.

La suite, le drame que l'on connaît. **DG**

GOUBET-DAUDEY Nathalie. Instructrice PNC Secteur A/AME

Le 25 juillet 2000 était une belle journée d'été. Nous étions Anne, Christine, Catherine, Franck, Alain, Laurent et moi en réunion de Secteur qui se tenait en face de la salle de briefing du vol AF 4590.

Nous sommes intervenus pour donner les dernières consignes « sécurité et commercial » à Virginie, Brigitte, Anne, Florence, Hervé, Patrick, l'équipage de ce vol spécial, en leur souhaitant un bon vol. L'ambiance était joyeuse et très professionnelle comme toujours avant chaque départ d'un vol Concorde.

Je me souviens avoir plaisanté avec Patrick avec qui j'avais couru quelques semaines auparavant à Central Park et lui avoir dit de prendre garde aux moustiques qui sévissaient en cette saison à New-York. Il a souri et cette image reste gravée à jamais dans ma mémoire. Ils ont quitté la salle de briefing, nous sommes repartis en réunion. A 16h45 Patrick, le steward de réserve, a surgi dans la salle en criant : « Concorde est en feu ! Concorde est en feu ! ». Interloqués nous nous sommes précipités au bout du couloir de la Division Amériques qui donnait sur les pistes et là, nous avons vu un panache de fumée à l'horizon. Je me revois dire : « pas d'inquiétude, ils vont évacuer par les toboggans, tout va bien se passer ! ». Mais, il n'y a pas eu d'évacuation....

Une cellule de crise s'est mise rapidement en place et nous avons été chargés d'informer les familles de nos collègues disparus : cette magnifique journée d'été s'était transformée en cauchemar.

A 1h du matin en quittant le Secteur, j'ai parcouru les 30 km qui me séparaient de mon domicile en me répétant inlassablement : « ce n'est pas possible... ce n'est pas possible ! ». Et, cette nuit-là, dans ce tsunami émotionnel, intense je n'ai pas pu trouver le sommeil...

Les jours et les semaines qui ont suivi furent les plus douloureuses et bouleversantes de ma vie professionnelle mais il fallait « tenir debout » pour gérer au mieux ce contexte si dramatique. Il est des événements, des drames qui vous marquent pour toujours et, celui-ci, reste en moi d'une manière indélébile tout comme le pot d'équipage de mon 1er vol sur Concorde le 26 juin 2000 à New York. C'était un moment joyeux et festif. Brigitte et Gilles avaient porté un toast en évoquant leur future retraite, disant : « nous partirons ensemble » ... 25 ans après, je revois encore leur sourire et leur bonheur.

Aujourd'hui mes pensées vont vers toutes les familles des PN et des passagers endeuillés par cette tragédie. **NGD**

GRANGE Pierre. Pilote Concorde

25 juillet 2000. Cet après-midi-là je participe à la commission d'analyse des vols, la grand'messe bimestrielle de sécurité des vols de la DO. C'est en sortant à 17 heures que nous apprenons l'incroyable tragédie qui s'est déroulée alors que nous discussions tranquillement d'approches non stabilisées ou d'autres écarts de trajectoire.

A l'étage de ma Division de Vol, Patrick, son Chef Pilote, me dit : « *tu peux pas imaginer Pierre, le Concorde est passé devant nous, il traînait une flamme longue comme lui* ». De la baie vitrée, nous pouvons voir le champignon de fumée qui s'élève à l'ouest ...

La participation aux réunions de crise au sein de la DO me permet de passer ce premier moment dans l'action avant que le chagrin ne s'installe. Comme d'autres familiers des membres d'équipage du vol 4590, je vais contribuer au déchiffrement de l'enregistreur sonore. C'est ce qui m'a le plus bouleversé. Les dernières secondes restent gravées dans ma mémoire, lorsque Jean annonce à la radio « Le Bourget, Le Bourget » et que Christian, qui sent l'avion lui échapper, répond « trop tard » ...

Dans cet instant, ils ont été l'honneur de notre Compagnie. **PG**

GRANGIER Denis. Contrôleur SATP-QN
F-BTSC

En volant plus vite que le soleil,
Tout aussi qu'une balle de fusil,
De New-York à Paris jusqu'au Brésil
Supersonique Concorde émerveille.

22 juillet 2025

Cabré tel un pur-sang trop impatient,
En fin de course tu quittes la Terre
Dans le puissant grondement de tonnerre
Des moteurs aux réchauffes scintillantes.

Ta puissance à ce jour incomparable
Pulvérisant tes records de vitesse,
Pour des passagers gagnés par l'ivresse
D'enfin chevaucher pareil indomptable.

Glissant doucement dans la stratosphère,
Etoile filante qui s'aventure,
Ta silhouette laissant sa signature
Près du paradis dans un train d'enfer.

Triangle argenté dessinant en l'air
Un fil blanc parfaitement défini,
Longue flèche poursuivant l'infini
Comme tirée par le dieu Jupiter.

Dressé fièrement en fin d'aventure
Fondant vers le sol tel un aigle roi,
Pattes sorties, attiré par sa proie,
Te pose majestueux à vive allure

Blessé à jamais trop près de la Terre,
Tu les a emmenés au Paradis
Tous ceux qui t'avaient choisi ce mardi,
Ta destinée était bien dans les airs.

Vingt-cinq années viennent de s'écouler,
Cicatrice béante à tout jamais
Emportant des Êtres chers et aimés,
Leur souvenir ne s'est pas envolé.

Recueillons-nous ce jour en leur mémoire,
Tous partis avec toi bien avant l'heure,
Vous resterez pour toujours dans nos cœurs,
Bel oiseau blanc, désormais dans l'histoire

DG

JARROT Patrick. Responsable Produit Vol AME

16h43 Le Concorde décolle pour NYC. Comme chaque fois bonheur et joie pour l'équipage et les passagers. 16h45 C'est le choc, l'imprévisible, la stupeur et l'incompréhensible. Le plus bel avion, le plus sûr du Monde avec cette élégance aérienne inégalée n'est plus dans le ciel mais à quelques kms, broyé en mille morceaux.

Pourquoi, subitement devons-nous subir un tel déchirement, nous, si confiants et amoureux de notre bel oiseau ! Pourquoi tout s'arrête avec tant de douleur ! Comment neuf visages à jamais viennent -ils de nous quitter en quelques minutes ? Notre très cher équipage « envolé » encore plus près du soleil avec une dernière mission, d'un professionnalisme poussé à son extrême limite, celle d'accompagner pour leur ultime voyage leurs 100 passagers tout en entraînant 4 employés de l'Hotelissimo.

Pour beaucoup d'entre nous tout s'est arrêté, en une soirée, un jour, une nuit, une semaine, puis des mois ! Jusqu'au nouvel envol de ce joyau le 7 novembre 2001.

Nous étions tous prêts, avions hâte de passer Mach 2 de nouveau, avec la même passion et le même enthousiasme. Chacun de nous a repris ses missions uniques avec amour, mais avec au fond du cœur, enfoui pour toujours, Notre Très Cher Équipage, NOS AMIS. A chaque décollage, chaque passage Mach 2, une pensée a été pour vous. Que de souvenirs exceptionnels, avons-nous seuls vécus ! Vous êtes dans nos cœurs, nos anges gardiens Supersoniques ! Tchüss. **PJ**

KATCHA Dominique. Hôtesse Concorde.

Ce jour-là j'étais au 4 Place du Palais Bourbon dans l'immeuble appartenant aux Éditions Condé Nast.... car je travaillais pour le Vogue américain depuis plusieurs années.

22 juillet 2025

Soudain une rédactrice, qui connaissait mon passé chez Air France et Concorde, fait irruption dans mon bureau m'invitant à aller en salle de réunion où la télévision retransmettait la terrible nouvelle.

Toutes me posaient mille et mille questions sur ce bel "oiseau blanc" et la tristesse ainsi que beaucoup de compassion se lisait dans leurs regards.

Ayant quitté la Compagnie fin des années 80 je ne connaissais pas l'équipage mais ai ressenti une profonde détresse à la fois pour les navigants qui nous avaient quittés, pour leurs familles et pour ce prestigieux avion qui n'avait jamais failli à sa renommée.

En fin de journée, je suis rentrée chez moi encore toute abasourdie et me suis précipitée pour regarder dans mon album photos les visages de ceux qui au cours de nos escales ont forgé les merveilleux souvenirs qui me sont chers. **DK**

KUTTLER Jean-Marc. Cadre PNC

Le téléphone sonne : CONCORDE vient de s'écraser !

Stupeur, sidération, impensable. Je n'y crois pas. Et pourtant...

Je pense immédiatement aux passagers et surtout à nos collègues.

Instantanément, comme en équipage, mais tous unis dans la douleur et la torpeur, en collaboration avec la cellule de crise et le secteur Concorde, nous contactons les familles.

« Herr Kruse ? Das ist AIR FRANCE von Paris. Die Concorde ist abgestürzt... Brigitte... »

Très difficile à plus de 1000 km d'annoncer à un père le décès de sa fille dans de telles circonstances. J'ai dû m'y prendre à deux fois, prétextant attendre un complément d'informations.

Et maintenant reste à vie le souvenir impérissable de cette catastrophe ... **JMK**

LAPLAIGE Thierry. Etudes de Lignes Concorde.

Ce mardi 25 juillet 2000, j'étais à CDG au siège AF à mon bureau aux Etudes De Lignes et préparais les consignes, les documents sur OCTAVE pour les vols d'entraînement à Châteauroux prévus du 30 juillet au 6 août 2000. Vers 16h55, le responsable du service des limitations décollage m'informait que Concorde avait eu un problème au décollage, je lui demandais : « il a fait une accélération – arrêt ? », il me répondait gravement « non ». Je contactais alors le CCO, le chef de quart adjoint du secteur Amérique me confirmait le dramatique accident. Je découvrais la liste des 9 PN sur OCTAVE. J'essayais de joindre Guy Cervelle sur son portable, en vain, car il était en mission de reconnaissance à Malé pour un projet de Tour De Monde. Puis le soir, ma hiérarchie m'a demandé le dossier d'étude de ce vol supplémentaire AF4590 CDG-JFK qui avait été planifié sur la même route que le vol régulier AF002. Comme la « Grande Famille Air France, j'étais bouleversé par la disparition de toutes les personnes à bord, Jean Marcot suivait et coordonnait les vols spéciaux. **TL**

LAPORTERIE Jacques. Cadre PNC Concorde

Je me souviens, le 25 juillet 2000, je répondais aux questions des délégués du personnel sur la production en compagnie de l'Assix de la division Asie, en salle Max Hymans, lorsque Line Fonroques, ancienne de Concorde et qui avait participé aux vols d'endurance, est entrée dans la salle pour nous apprendre la tragique nouvelle. Nous avons immédiatement informé nos partenaires et interrompu la séance. Par la fenêtre, on pouvait voir encore la fumée grise qui s'élevait de l'autre côté des pistes ! C'était un spectacle horrible dont je me souviendrai ma vie durant.

Ensuite, j'ai appelé Martine Marage, ancienne chef du secteur Concorde et qui avait également participé aux vols d'endurance. Elle était sur la route, je lui demandais alors de faire demi-tour et de me rejoindre sur place. Ayons une pensée pour nos collègues et amis qui nous ont quittés si tragiquement. **JL**

LATOUR Colette. PNC Concorde

Le 25 juillet 2000, nous étions en stage de sécurité sauvetage, dans une piscine à côté de Roissy dont j'ai oublié le nom.

Au retour vers le BEPN, du bus, j'ai vu une grande colonne de fumée, nous ne savions pas ce que c'était, c'est en arrivant au BEPN, que nous avons appris que le Concorde était tombé, c'était la sidération, c'était l'impensable, je posais des questions. **CL**

LEVASSEUR Philippe. Steward Concorde.

Il faisait beau à New York en ce début d'après-midi... Central Park en rollers pendant deux

22 juillet 2025

heures avant de rentrer à l'Hôtel Saint Moritz pour me préparer et enfiler l'uniforme, dont je suis si fier. Nous sommes arrivés la veille en mise en place avec Catherine F. notre Chef de cabine, Géraldine B., Virginie N., Laurence LB les Hôtesse et Karim B. mon binôme. Nous devons rentrer ce soir avec le SC en Vol Spécial Passagers Allemands. Toujours tous volontaires et heureux de faire notre beau métier au service de notre belle compagnie.

Elle me regarde... Ses yeux sont terriblement tristes... Elle a pleuré et essaie de se contenir. Je viens de rentrer dans l'Hôtel et inexorablement je me dirige vers le comptoir de la réception, comme attiré, comme dans un état second... Elle me regarde... Cette jeune réceptionniste. Elle sait qu'elle va en quelques instants et quelques mots briser mon rêve ! Détruire le sacré ! Ce qu'elle va m'annoncer va, à jamais mettre un terme à des années de joie et de plaisir. J'entends maintenant sa voix... Je m'en souviens comme si c'était hier, ou il y a quelques instants...

You know about the crash ? She said

The crash ? Air France crash ? I said

Concorde crash... She said

Your plane... She said

Elle me tend la liste de l'équipage avec les noms des collègues et amis et les numéros des chambres déjà attribuées... Jean M. n'y est pas... Évidemment il devait faire l'aller-retour dans la foulée... Nous le savions.

Christian, Gilles, Virginie, Brigitte, Florence, Anne, Hervé et Patrick...

Elle pleure devant moi et ne peut empêcher son regard plein de compassion. Je ne veux pas y croire... Ce n'est pas possible... J'étouffe... Je relis la liste encore et encore... Je cherche ma respiration... Je vais éclater... Je vais hurler... Leurs visages défilent devant mes yeux... C'est insoutenable !

C'est impossible... Pas Concorde... C'est irréel... Je vacille. Je refuse de croire à cette catastrophe... Un ascenseur arrive au rez de chaussée et Géraldine B. apparaît... En larmes, effondrée, elle regardait CNN en boucle.

Une espèce de torpeur m'envahit... Il faut réagir et prévenir nos familles... Pas facile de dire que l'on est vivant alors que d'autres ont péri si violemment dans ce tragique accident.

Vivant... Pourquoi ?

Toi, un autre... Eux, nous... Chacun se rend compte que cela aurait pu être n'importe lequel d'entre nous. C'est violent et si difficile à accepter !

Nous étions si unis que nous n'étions qu'Un en fait ! Concorde personnifié se mêlait aux équipages à son service... Il était le 10^{ème} membre d'équipage ou peut être le 1^{er} en fait.

Il était nous et nous étions lui !

Le SC nous a quitté en emmenant nos Collègues et Amis, nos Clients et quelques malheureuses personnes présentes au mauvais endroit, au mauvais moment !

Nous avons mis un genou à terre... Terrassés devant l'invraisemblable... Puis, nous avons rassemblé nos forces et nous nous sommes relevés comme un seul !

Les années ont passé inexorablement et si rapidement !

Aujourd'hui, 25 Années après, nous sommes particulièrement fiers de nous souvenir de nos Amis et de partager cette commémoration en leur honneur ! **PL**

MARAGE Martine. Chef PNC Division Asie

Je termine une réunion avec Jacques Laporterie DRH PNC et les Délégués du personnel, impatiente de retrouver mes 2 filles. Avant d'arriver à Paris, mon portable sonne. Jacques, d'une voix plus grave que d'habitude, me dit : « Reviens de suite à CDG ». A cet instant, une sensation d'urgence m'assaille, instinctivement, j'opère un demi-tour. Une fois arrivée à la cité PN, l'ambiance est lourde, suffocante, comme si une chape de plomb s'était abattue. Les visages fermés et les regards inquiets des équipes m'interpellent. L'information est confirmée : l'accident du bel oiseau blanc. Jean-Daniel Allouch, responsable Produit PNC AME, met en place une cellule de crise afin de coordonner les actions et organiser les permanences PNC. Une longue nuit commence. Comme dans mauvais rêve, je revois le fil de ma vie lié au Concorde : 1976-1978 vols d'endurance, 1991-1994 adjointe puis de 1997-1998 chef de secteur, avec ces jeunes pleins d'avenir : Virginie, Brigitte, Anne, Florence, Patrick, et Hervé, nous les avons sélectionnés, formés. Nous redoutions un incident durant les tours du monde, lors d'escales inhabituelles comme l'île de Pâques. Mais pas ici, pas à CDG, pas sur le sol français, pas sur une piste maîtrisée par les pilotes. A cet instant, chaque visage défile devant moi. Je les connaissais tous. Tant de moments partagés, tant d'émotions gravées à jamais dans nos mémoires. Et soudain, ce vide. Ce rêve devient cauchemar, cette absence qui perdure encore. Notre métier comporte des risques et exige un engagement quotidien, même jusqu'à être réquisitionnés lors

22 juillet 2025

de conflits internationaux. Ce soir du 25 juillet 2000, sur le chemin du retour, seule dans ma voiture, les yeux embués de larmes, je suis submergée par une immense tristesse. Arrivée à Paris, devant mes filles endormies, je pense aux familles endeuillées et à leur douleur infinie.

MM

MARIE Hervé. Chef de cabine.

Ayant été reçu à la sélection CC d'avril 2000 et ayant émis le désir d'être nommé sur Moyen-Courrier, j'avais demandé à être transféré sur ce secteur en tant que steward pour être plus aguerri au moment de ma mise en ligne. J'ai donc été « muté » sur le secteur Europe au 1er juillet 2000.

Le 25 juillet 2000, je devais faire un « 4 tronçons ». Au retour de ce qui devaient être les deux premiers tronçons (A/R Allemagne), étant positionné à l'arrière, j'ai ouvert la porte arrière droite à l'équipe de ménage. Aussitôt l'équipe à bord, une des femmes de ménage m'a dit : « Vous avez vu pour le Concorde ? ». Évidemment je ne comprenais pas. Je lui ai demandé plus d'explications. C'est comme ça que j'ai appris la terrible nouvelle.

Je suis allé au cockpit. Les PNT venaient de l'apprendre par la fréquence.

Les deux « derniers » tronçons ont été annulés car l'aéroport était fermé. Nous avons quitté l'avion et sommes rentrés chacun chez soi la mort dans l'âme. Avant de rentrer chez moi, je suis passé chez mon meilleur ami (ancien PNC Concorde) pour obtenir du réconfort et lui en apporter aussi. **HM**

MENEGAT Pascal. Maintenance Concorde

Comme tous les mois depuis 1 an j'étais chez British Airways à Heathrow pour participer à leur point de coordination interne, je faisais l'aller-retour Londres dans la journée. Ma participation à ce meeting de BA avait été entérinée dans le cadre du projet « Concorde into the Millenium » dans le but d'améliorer la coopération entre les différents industriels dont Air France et British Airways.

Alors que le meeting venait de se terminer et je m'apprêtais à repartir des locaux de BA pour aller à l'aéroport pour prendre mon vol, Denis Morris qui était à l'époque le responsable du programme Concorde pour la Maintenance chez British Airways est venu vers moi avec une mine déconfite et m'a dit « Pascal, Concorde just crashed at CDG » je n'étais pas sûr d'avoir bien compris et je lui ai fait répéter. Malheureusement j'avais bien compris. Un vent de stupeur s'est alors aussitôt abattu dans l'open space de l'engineering Concorde de BA et d'un coup plus un bruit. Denis n'avait aucun détail de l'accident.

La boule au ventre je me suis aussitôt précipité en direction du terminal pour attraper le premier vol pour Paris. Arrivé au terminal je me suis présenté au personnel de l'escale en précisant que j'étais ingénieur au département Concorde de ME.QN et que je devais rentrer à Paris, mais tous les vols pour Paris avaient été annulés.

Le chef d'escale de Londres est venu à moi et m'a dit qu'il me mettrait sur le premier vol sur Paris dès que le trafic aurait repris. Le temps que le trafic se rétablisse nous avons discuté. Bien que n'ayant pas trop de détails sur l'accident, il savait que l'avion avait pris feu et qu'il s'était écrasé. En 1979 il travaillait à l'escale de Washington, il m'a évoqué l'événement de l'époque de la perforation des réservoirs suite à la rupture d'une roue.

Le trafic a repris dans la soirée et j'ai pu rentrer à CDG en jumpseat au poste de pilotage. Arrivé à CDG je me suis rendu aussitôt au hangar H3 Concorde de la DM car je savais que j'y serai utile et que nous nous retrouvions ensemble pour cette terrible épreuve. Certains d'entre nous étaient en partance pour le site du crash, moi je suis resté au hangar pour préparer les dossiers de visites de l'avion que nous devons photocopier pour les besoins de l'enquête.

Les mécanos de piste qui avaient fait le départ de l'avion étaient revenus au hangar, et à ce moment-là nous ne savions pas encore qu'elle était la cause de l'accident. Ils m'ont appris qu'ils étaient intervenus sur le moteur Garrett de reverse (inverseur de poussée) ; c'est moi qui avais écrit la documentation lorsque j'étais encore agent technique ! Aussitôt je me suis dit « et si j'avais fait une erreur lorsque j'ai rédigé la documentation ... ».

Dans la soirée, les personnes qui avaient été sur le site du crash sont rentrées au hangar. Leur figure en disait long sur ce qu'ils avaient vu. Ils n'ont pas eu besoin de parler, et tous ceux qui étaient restés au hangar ont compris l'immense ampleur du drame. Je tiens aujourd'hui à les remercier, car personnellement je ne sais pas comment j'aurais pu réagir dans une telle situation si j'avais dû aller sur le site.

Nous commençons peu à peu à avoir des informations sur les circonstances de l'accident et sur les victimes, j'ai appris qu'il y avait des enfants parmi elle. J'étais jeune papa à l'époque, le soir

22 juillet 2025

j'étais dans l'incapacité de rentrer chez moi par mes propres moyens, mon épouse et des amis sont venus me chercher. Bien sûr il y a eu nuit blanche et le lendemain je suis retourné au hangar pour continuer à me rendre utile et être avec l'ensemble de la famille QN présente. **PM**

MOREUIL Pascal. Directeur, Chef du service Vols spéciaux Concorde.

Ce jour-là, j'étais à Venise dans le cadre d'un *eductour*, pour présenter à de potentiels futurs clients « les vols spéciaux Concorde » pour le business.

J'étais dans le bateau-taxi qui me ramenait à l'aéroport lorsque Maria Amaral m'a appelé pour me dire ce qui s'était passé.

Ce fut brutal, révoltant, douloureux. L'entité Concorde était une petite équipe, et je connaissais tous les membres de l'équipage. J'ai pensé aux passagers, des familles avec enfants.

La compagnie Air France est une famille. Il y a un esprit de corps. Un besoin d'être ensemble face à une situation critique. J'ai rejoint la cellule de crise pour accompagner les familles. **PM**

NICOLAÏ Nathalie. PNC Concorde.

Je me souviens de vacances à Collioure, avec le père de mon petit garçon, et Antoine (3 ans à l'époque), auprès de mes meilleurs amis. Nous avions, pour une fois, dérogé à séjourner dans nos familles corses respectives, et projections de nous y rendre fin août. Nous étions heureux de voir notre fils profiter des joies de la plage et sommes rentrés, tranquillement et insoucients, pour le goûter.

Je me souviens de l'appel reçu par Jean-Christophe, lui-même PNC, sur son mobile... Son meilleur ami, travaillant pour Radio France, venait de lui annoncer la tragédie. A son expression, j'ai tout de suite mesuré la gravité de la situation. Mes amis ont pris en charge mon fils, et, à l'écart, j'ai su... J'étais dans un état de sidération absolue, ne pouvant y croire, et pourtant déjà écrasée par les larmes, la tristesse infinie. Ensuite, tout s'est enchaîné, il m'a fallu prendre tellement sur moi afin qu'Antoine ne se rende pas trop compte de mon chagrin. On sait à quel point les enfants absorbent notre peine, et je ne voulais pas cela... Et puis, le temps du questionnement, qui était sur le vol, et les images terribles et insoutenables qui me bouleversent (le mot est faible), et me bouleverseront à jamais...

Est venu le temps du deuil lorsque nous avons eu d'autres informations, et notamment sur les membres d'équipage. J'en connaissais trois d'entre eux, sur lesquels je vais m'exprimer ci-après :

Virginie, si enthousiaste et professionnelle, fière (comme nous tous) d'appartenir à cette « famille Concorde ».

Brigitte, avec laquelle j'avais eu le plaisir de voler à de nombreuses reprises. Elle représentait à mes yeux l'incarnation de l'élégance et du professionnalisme, là encore. Nos échanges se faisaient parfois dans sa langue maternelle (j'ai la chance de la parler également), ce qui a contribué à des conversations plus personnelles, voire intimes. Elle s'était si gentiment occupée de mes parents à l'occasion d'une « boucle » que nous avions faite ensemble. Ma maman, centenaire aujourd'hui mais toujours complètement lucide, m'en parle encore...

Et enfin **Jean**, si sensible et gentil, une « crème » comme nous le baptisions affectueusement. Il incarnait la confiance totale, et inspirait un grand respect. Très à l'écoute tout en restant discret, et me voyant attristée sur l'un de nos vols partagés, il m'avait simplement dit « Je suis là, si tu as besoin de parler, n'hésite pas... » J'ai honoré sa proposition délicate, et ne l'ai jamais oubliée...

OGNO Nicolas. Passager Concorde.

Mardi 25 juillet 2000, 16h45 : occupé au bureau par divers dossiers, un proche m'appelle pour m'apprendre que le Concorde devant effectuer la liaison Paris- New York (*vol AF 4590 - F- BTSC - Qui avait transporté le pape Jean-Paul II ...*) s'est écrasé peu après le décollage de Roissy Charles de Gaulle, sur la commune de Gonesse (Val d'Oise) : 113 morts.

Il s'agit là d'une catastrophe dont l'impact ébranle les frontières de la France et de l'Europe.

Une grande émotion et un sentiment de profonde tristesse me plongent soudainement dans une très grande peine. A la différence d'autres personnes, je me sens plus atteint par cette catastrophe, car ayant eu le privilège de faire un vol sur **Concorde** en février 2000. J'ignore pendant quelques instants le nom du Commandant qui était aux commandes, car Air France dispose de sept Concorde et qu'il existe plusieurs pilotes formés au pilotage de cet avion.

J'ai malgré tout une pensée pour le Commandant Marty, en espérant qu'il ne soit pas parmi les victimes. Les chaînes de télévision, qui diffusent des images très dures à supporter, n'apportant aucunes précisions, j'essaie de me renseigner sur Internet, à la lecture des dépêches

22 juillet 2025

d'information qui tombent. J'apprends très vite malheureusement que le Commandant de bord aux commandes de l'appareil ce jour-là est le Commandant Christian Marty.

Je ressens soudain un sentiment d'immense tristesse et j'ai immédiatement une pensée très émue pour les victimes : le commandant Marty, les membres d'équipage et les passagers, ainsi que pour les familles atteintes par ce deuil.

J'éprouve rétrospectivement une grande peur et je réalise en ce 25 juillet 2000 que j'aurais pu être parmi les victimes si le sort en avait décidé autrement.

Je tiens à saluer la mémoire du Commandant Christian Marty que je n'ai jamais connu, mais qui a été pour moi celui qui m'a permis de découvrir la dimension magique d'un vol en Concorde. Je conserve précieusement le diplôme de passage du mur du son qui m'a été remis à la fin du vol par l'hôtesse de bord, et signé de sa main.

Je tiens à renouveler à son épouse et ses enfants – auprès desquels je me suis manifesté peu après ce drame –, mes très sincères condoléances et leur dire l'admiration que j'éprouve pour leur mari et leur père trop prématurément disparu.

L'Histoire de l'Aviation française est faite d'hommes exceptionnels qui ont permis à notre Pays de rayonner dans le Monde. Le Commandant Marty est de ceux-là. Je lui dédie ces quelques lignes, lui qui a rejoint ces espaces infinis tant souvent parcourus.

Je veux croire que Concorde n'est pas mort... **NO**

PEREZ Mayra. Responsable des Services Premium AF/KLM, USA,

Ce jour fatidique du 25 juillet 2000, dans mon rôle à l'époque en tant que membre de l'équipe commerciale de New York, je rendais visite à un client d'entreprise dans le bâtiment GM à Manhattan. C'était en fin de matinée. Soudain, l'un des agents du département de voyages d'affaires se précipite vers moi en disant que le Concorde d'Air France a été impliqué dans un accident. Toutes les personnes présentes se précipitent vers un ordinateur libre où nous voyons, incrédules, les images qui circulaient sur internet de l'impressionnante boule de feu. Ma première pensée a été que c'était impossible puisque le vol quotidien, AF 001, avait décollé de JFK à son heure habituelle de 08h00 et avait dû atterrir en toute sécurité à CDG trois heures et demie plus tard. Nous ne savions pas, à l'époque, que ce malheureux avion avait été affrété par une entreprise allemande transportant 100 touristes et 9 membres d'équipage. Les touristes devaient embarquer pour une croisière de luxe vers l'Équateur ; aucun n'a survécu. Cela a entraîné l'immobilisation de tous les Concorde pour une durée indéterminée. Au fur et à mesure que l'enquête se déroulait, de nombreux détails étaient révélés, elle s'est poursuivie jusqu'à la décision finale rendue par les tribunaux français en 2010.

PIEAU Céline.

Je me souviens précisément où j'étais le 25 juillet ...

Je faisais un vol d'instruction au départ d'Orly, un quatre étapes... J'ai eu des maux de ventre terribles en vol, une envie irrépressible de vomir, ne comprenant pas ce qui m'arrivait... J'ai tenu bon jusqu'au bout de la mission...

Mon chef de secteur m'attendait à l'arrivée de mon vol pour m'annoncer la terrible nouvelle. Je me suis ruée sur les ordinateurs pour chercher la liste équipage. En vain me disait-il, tout a été retiré des écrans tu le sais bien...

Oui je le savais, et pourtant ...j'agissais comme un robot, sans doute pour me chercher une contenance afin de ne pas m'écrouler...

Juste terrible de ne pas savoir les noms de ceux que nous aimions, de nos collègues disparus si brutalement...

Je lui ai dit : je file à CDG rejoindre mes collègues du Concorde. Il a tenté de me dissuader. En vain, il le savait ... Ma place était auprès des nôtres, nous avions besoin de nous soutenir, d'être tous ensemble... Et passée la stupéfaction de nous recueillir, de pleurer ensemble...

Les beaux souvenirs partagés avec ceux disparus viendraient plus tard. Pour l'instant il nous fallait juste être ensemble, faire bloc pour tenir le coup, c'était une évidence. **CP**

PINSON Jean-Louis. Directeur

Vers 16h45, ce 25 juillet 2020 fatidique, Jean-Daniel Allouch, chef PNC au Commercial International se précipite livide dans mon bureau en criant : « Jean-Louis, le Concorde en flammes vient de se crasher ».

Mon premier réflexe est de penser au vol 002, mais il décolle le matin. Je me rue à la cellule Concorde du CDL Amériques, et constate qu'il y a effectivement un charter d'Allemands prévu cet après-midi pour New-York.

22 juillet 2025

Le ciel me tombe alors sur la tête. Comment Concorde, fierté et fleuron de la Compagnie, qui a tant fait pour améliorer l'image d'Air France en France, aux États-Unis et partout dans le Monde, peut se fracasser ainsi !

Mes pensées vont tout de suite vers les passagers et les neuf membres de l'équipage . Le secteur PNC Concorde est dévasté. Les navigants Concorde forment une petite équipe d'élite, dont tous les membres se connaissent bien.

Le Président Spinetta met en place immédiatement une cellule de crise. Il fait un tour de table pour demander s'il faut mettre définitivement à l'arrêt l'exploitation du Concorde, ou tout faire pour qu'il redémarre. Je constate avec plaisir que la grande majorité, dont le Président, sont du même avis que moi : Concorde doit continuer à voler, dès que possible.

Concorde revolera en novembre 2021, après de lourds travaux ! Ce fut hélas une courte victoire, car il s'arrêtera définitivement le 23 avril 2023, les conséquences économiques de l'attentat du 11 septembre 2021 ayant porté un coup fatal au plus bel oiseau du Monde.

Ce fut la première fois dans l'histoire que l'aviation commerciale a régressé. **JLP**

POLACCO Michel. Journaliste et aviateur.

Je me souviens de ce jour d'effroi. J'étais en Périgord. Portable branché comme toujours. Jour et nuit. Dans ma vieille Renault R4L j'avais quitté Saint Amand de Coly pour chercher des enjoliveurs dans une casse. Il était 5 heures moins le quart de l'après-midi. Mon téléphone sonne. Ma Radio, France Info m'alerte. Un Concorde se serait écrasé au décollage de Charles de Gaulle ! Je suis dubitatif. Il n'y a pas de départ à cette heure-là. Je vais me renseigner de mon côté. J'appelle mon ami Jean Marcot avec qui nous avons en 1992 fait le Tour du monde record autour de la Terre. Vol AF 1492. Célébration des 500 ans de la découverte de l'Amérique. Je tombe sur son répondeur. Dommage il doit bien savoir si un Concorde devait décoller à cette heure-là ! Je laisse un message. France Info me rappelle. C'est confirmé par la préfecture du Val d'Oise. Un vol spécial. Un charter. Je fais immédiatement demi-tour et fonce chez moi. M'installe à mon bureau. Appelle mes contacts et récupère les dépêches d'agences sur mon ordinateur. J'ai un petit studio dans ma maison du Périgord qui me permet de faire de la radio à distance dans de très bonnes conditions pendant mes vacances. Avec ma ligne numérique personnelle de qualité. Le prix de ma liberté ! Être toujours prêt. Pouvoir intervenir en direct avec un son de bonne qualité. Pouvoir surfer sur nos serveurs d'informations et pouvoir sélectionner les meilleurs contacts de mon carnet de téléphone selon le besoin avec mon ordinateur.

Peu à peu j'apprends ce que nous savons tous aujourd'hui. J'explique comment se passe un décollage. Quelle préparation. Le rôle des membres d'équipage. Les pannes possibles et leurs parades. Les impossibilités aussi. Par exemple deux moteurs simultanément en panne passée la vitesse de rotation. Le SC que je connais bien. Avec lequel j'ai volé plusieurs fois. Petit à petit je possède quelques éléments techniques et brode autour. Sans trop m'avancer. Les reporters sur place m'appellent et me transmettent ce qu'ils glanent. M'interrogent sur le possible en le décrivant le pire, l'inimaginable. Puis vient le moment où un de mes contacts de confiance, à Air France me donne les identités des membres d'équipage. Confidentiel. Je respecterai bien sûr. Le copilote est mon ami Jean Marcot. Resté copilote plus que nécessaire pour ne pas quitter Concorde. Peut être l'un des pilotes qui le connaissent le mieux. le Captain Christian Marty. Je le connais bien aussi. Un homme épris d'aventure que j'ai côtoyé plusieurs fois. Expérimenté. L'une des hôtesse est la sœur d'une de nos collaboratrices à Radio France. Elle veut comprendre. Je ne sais encore rien expliquer. Personne d'ailleurs pour l'heure. Evidemment les incidents de pneus au décollage reviennent en mémoire. Une des fragilités de l'avion. Mais conforme à sa certification. En son temps. En 1975. Personne n'a jamais imaginé ce qui arrivera en ce mois de juillet 2000. 25 ans plus tard. Le choc violent de la gomme ferraillée sur l'intrados, la peau des réservoirs qui s'ouvre, la fuite et ses conséquences sur les moteurs si proches l'un de l'autre, dans leurs nacelles, par paire de chaque côté.

J'y passe la soirée. La nuit. Le petit matin. Les jours qui suivent. Mes amis du monde Concorde me font connaître discrètement ou officiellement les éléments qui se dégagent. Les contrôleurs. Et bien d'autres. J'ai de la peine. Pour mon ami, pour mes amis de la famille Concorde, Edgard Chillaud en tête. Pour notre famille aéronautique et pour tous ces proches et parents des passagers, des membres d'équipage, des victimes au sol à Garges les Gonesse. De nombreux médias étrangers et français m'appellent. J'ai écrit un livre sur l'histoire du Concorde. J'en suis et commente les aventures depuis bien avant sa mise en ligne. J'ai la fierté de compter parmi les proches de plusieurs des pères de Concorde, en tête André Turcat qui m'a aidé pour mon ouvrage et que j'ai interviewé souvent, et fréquenté régulièrement depuis les premiers vols,

22 juillet 2025

comme Henri Perrier. Homme exquis. Mémoire vivante de l'avion. Et tous ceux que nous connaissons dont le dernier disparu Michel Rétif. Je passe des jours à travailler sur ce drame inouï.

La division Concorde me fera l'honneur de m'inviter à Besançon à la cérémonie d'obsèques de Jean Marcot. Digne émouvante. Tous ces uniformes et cette peine partagée. Je me souvenais des obsèques des mineurs de Lievin en 1974, à Noël. Morts au fond par le grisou. Jeune reporter au travail j'avais pleuré devant ces hommes en bleu avec leur casque et leur lampe. Les familles. Silencieux. Sachant que leurs compagnons payaient le tribut des hommes en noir. Ici c'étaient les héros modernes de l'aviation pourtant devenue si sûre, si performante et à travers le Concorde franco-britannique si admirée.

Bien sûr j'ai suivi l'enquête. Les démêlés entre enquêteurs techniques du BÉA et gendarmes. Les interventions du ministre Gayssot qui de concert avec son homologue britannique a cloué les supersoniques au sol. J'ai vécu avec douleur les peines, les rumeurs, qui m'amenaient régulièrement au micro ou devant des caméras pour commenter, synthétiser, ou heureusement parfois apporter des éclairages sur les aspects sérieux et positifs des enquêtes. Et la gestion magnifique du temps par le patron des équipages des concorde d'Air France, pour tenir, conserver mobilisation et compétences. Conserver des équipages et préparer le retour en vol des concorde que l'on doit à une remarquable mobilisation des ingénieurs et techniciens, enquêteurs et fonctionnaires qui ont explicité les causes du drame et permis à Michelin d'apporter le pneu salvateur, le NZG, moderne et sûr, qui avec les coquilles dans les réservoirs a autorisé le dirigeant à remettre les concorde en vol. Le réentrainement des équipages, anciens et nouveaux avec le pilote d'essais désigné, Pierre Grange, car plus personne n'avait la qualification ! Je n'oublierai pas notre vol sur Clermont Ferrand pour célébrer avec Édouard Michelin la remise en ligne du SST unique au monde qui pendant 27 années a fait la fierté des deux peuples qui l'ont osé.

Le 7 novembre 2001, peu après les attentats du 11 septembre nous atterrissions à New York pour la reprise des vols. Comme toujours de concert avec nos amis anglais. L'accueil dans la cité martyrisée par les attentats fut magnifique. Sui aurait pensé que New-York dont l'aéroport (Port of NY) avait repoussé longuement Concorde 30 ans avant lui ferait une telle fête. Le maire Giuliani voyait dans ce retour un symbole de la renaissance de la capitale après son désespoir devant les Twin Towers.

Les procès qui ont suivi furent iniques. Les accusés des boucs émissaires. On voulait donner au peuple un sang qu'il ne réclamait pas. Mes amis Frantzen et Perrier ne s'en sont jamais remis bien qu'acquittés et lavés de toute faute.

Puis les temps ont changé. Le temps a passé. Comme celui de la vitesse au profit des bas tarifs et des économies d'énergies. Et Concorde, toujours le plus rapide prenait de l'âge. La seconde guerre du golfe a sonné le glas du bel oiseau. Après tant de beaux vols, les 18 exemplaires restants ont rejoint des musées. L'un d'eux, pour toujours posé à Sinsheim, en Allemagne, conduit par Jean Louis Chatelain, fait face au Tu 144, le Tupolev supersonique soviétique, son concurrent malheureux. Car concorde fut une réussite technique, même si sa carrière commerciale ne fut pas un succès. Trop cher, trop bruyant avec son bang supersonique. Mais un bébé successeur tente d'émerger aux USA, le Boom supersonique ! Qui sait s'il fera la carrière du Concorde.

Pensée pour nos disparus. Salut à tous. Et que la mémoire reste vive de cette épopée, éclipse magnifique dans l'histoire de l'aviation et des technologies. **MP**

PROTIN Hubert. Maintenance Concorde

Le 25 juillet 2000 était engagé comme un jour de vacances basiques ; je bricole à la campagne avec un fond musical sur la radio quand soudain les programmes s'arrêtent brutalement diffusant en boucle l'information du crash d'un Concorde d'Air France. Je n'y crois pas ou plutôt je ne veux pas y croire !

Les informations se bousculent dans mon esprit, je recherche une raison pour justifier une erreur de communication. Ce n'est pas possible, à cette heure le JFK régulier est déjà parti. Hélas quelques minutes plus tard c'est la division Concorde qui m'appelle. Je suis KO debout, anéanti, une douleur immense m'envahit. Je ne peux pas croire que l'un de nos bels oiseaux vient de se briser les ailes, emportant avec lui son équipage et nos passagers.

En quelques minutes je suis sur la route pour rejoindre au plus vite la cellule de crise de la DM à CDG. Connecté sur France Infos qui diffuse en permanence le message du crash en ajoutant des éléments nouveaux ; je n'y crois toujours pas !

Ce n'est qu'en atteignant la colline de Dammartin en Goël qui surplombe l'aéroport que je

22 juillet 2025

prends réellement conscience de la réalité. A l'horizon, une énorme colonne de fumée noire envahit le ciel ; Cette vision me glace le sang et restera à jamais gravée dans ma mémoire. Viennent maintenant les interrogations : que s'est-il passé ? y a-t-il des survivants ? qui sont les membres d'équipage ? Rien ne permet encore de répondre à mes questions ce qui accentue davantage cette situation dramatique.

En pénétrant dans la salle dédiée à la cellule de crise, je rejoins mes collègues tous très affectés, les visages sont blêmes, les regards sont vides, les gestes sont mécaniques pour appliquer les procédures requises. Un silence pesant s'est installé comme si chacun avait déjà besoin de se recueillir en mémoire de nos équipages et de nos passagers.

Plongé au cœur du dispositif de crise je découvrirai très vite les noms des victimes qui faisaient partie de la famille Concorde et pour qui je pouvais mettre un visage, un souvenir, je suis si triste. J'avais souvent côtoyé Jean avec son inébranlable enthousiasme et sa bonne humeur lors des préparations de certains vols spéciaux. J'avais eu quelques fois la chance de voir Brigitte subir nos défaillances techniques et savoir avec son sourire si profond, son professionnalisme, accueillir et transformer la colère des passagers en apaisement.

La nuit est avancée, il est temps de quitter les collègues, les amis même si nous appréhendons un sommeil difficile.

Nous savons tous que ce drame, cette date ne seront jamais effacées de nos mémoires. Notre dernière pensée ira vers les victimes et leurs familles. **HP**

RINGENBACH Georges. Pilote

Ce jour-là, 25 juillet 2000, proches du Cap Ferret, nous rentrons d'une belle balade en bateau à voiles. A peine ai-je mis les pieds dans le jardin, notre voisine arrive et me dit : Georges ! un Concorde s'est crashé au décollage de Paris. Stupeur, effondrement.

Je téléphone aussitôt à mon secteur de vol, A340, pour savoir qui était à bord.

Et là, je pleure ...

Je n'entendrai plus la voix de Christian, lui arrivant de Nice et moi de Bordeaux, me dire en me tapant amicalement sur l'épaule : alors, mon cher Georges, comment vas-tu ?

Depuis cette année 2000, à l'approche du 25 juillet, je suis dans un état difficile à décrire mais en pensée avec toutes les victimes de cet accident tragique.

Et je pense aussi à tous ceux qui ont magnifiquement œuvré pour remettre Concorde en ligne, c'est un hommage magnifique à ceux qui ont péri ! **GR**

RIO Claudy. Hôtesse Concorde

Arrivant de FDF, je t'ai croisée, Chère et Regrettée Brigitte en salle de bagages.

Je récupérais le mien, tu déposais le tien pour ce fatal dernier vol.

Une embrassade chaleureusement amicale, quelques échanges légers mais néanmoins sincères, Tu étais comme à ton habitude, élégante, distinguée, très belle.

Rentrée chez moi, un appel de Marie-Pascale et Alexane qui se trouvaient cette après-midi-là à CDG, m'informait que l'Impensable, l'Impossible venait de se produire.

La sidération, l'incompréhension ... puis les pleurs....!

Je n'avais même pas pris le temps de te demander chère Brigitte quels étaient les membres de ton équipage ! » **CR**

ROMAND Chantal. Directeur d'Exploitation

Ce jour-là, j'étais en réunion au Siège. Un homme est rentré brutalement dans la salle et m'a dit « on vous attend au hub il se passe quelque chose de grave ».

Je suis arrivée au CCHUB, des manutentionnaires hurlaient « le Concorde est en feu », les agents debout derrière leur comptoir étaient muets, sur la fréquence les équipages apprenant que l'aéroport était fermé posaient mille et une questions ...et nous n'avions pas d'informations ... pas officiellement ...

Et puis le CCO m'a expliqué, tout est allé très vite, mise en place de la cellule de crise, explication au personnel pour essayer de calmer les pleurs ...

Un équipage refusait de sortir de l'avion à l'arrivée, à la demande du chef PN je me suis rendue sur place. « L'horreur », à l'approche ils avaient croisé le Concorde en feu, avaient compris et pleuraient ...

Mon temps était compté, une société dont les locaux se trouvaient en zone fret m'informe que leurs agents ramassaient des morceaux d'avion, les gendarmes avisés trouveront la fameuse lamelle

Des jours et nuits que je n'oublierai jamais.

22 juillet 2025

Encore aujourd'hui j'ai un peu de mal à raconter, la visite sur le site avec JC Spinetta et toutes les familles !!! **CR**

RONDET Sylvain. Steward Concorde

Le 25 juillet 2000, je suis steward sur Moyen-Courrier et je décolle de CDG pour Prague. En arrivant à l'hôtel, en découvrant les images qui datent de quelques instants, je décide de postuler pour travailler sur Concorde. Déjà il est question de l'arrêt de l'avion. Je me dis que si l'avion doit s'arrêter, il ne faut pas que cela soit par manque de PNC volontaires. Il faut soutenir l'avion et la famille Concorde. Mon engouement a dû faire la différence lors des épreuves de sélection, puisque j'ai eu l'honneur de réaliser 169h et 10 mn à bord de cet avion hors normes. Merci Air France, merci Concorde" **SR**

ROUSSEL Claude.

J'avais écrit ces quelques mots, je pensais les garder pour moi, mais je les ai écrits pour EUX :
Vous êtes partis,
Vous êtes partis vers l'Ouest,
Un beau jour de juillet,
Vers l'Ouest, quelle idée !
Colomb l'a déjà fait.
Mais vous êtes partis plus loin, vous êtes partis si loin qu'on ne vous a pas revus
J'ai pensé vous appeler, on m'aurait répondu : "toutes les lignes sont coupées "
J'ai pensé vous écrire, on m'aurait répondu : "adresse inconnue"
J'ai pensé vous aider, en m'aidant de mes Dieux, de mes Saints, de mes Fées
Mais où êtes-vous arrivés ?
Vous êtes partis si loin qu'on ne vous a pas revus,
Mais on ne vous perd pas de vue.
CR

SOUVIRAA-LABASTIE Bruno

Je pourrai vous parler de Brigitte comme tant d'autres, avec son sourire, sa joie de vivre, son accent, son amour du bel oiseau, les matchs de la coupe du monde de 98 à New-York et les chopines sans oublier les moments où, au décollage, elle prenait la main du steward que j'étais pour anticiper un je ne sais quoi.
Autant dire que se remettre dans le souvenir d'un jour fort en présence n'est pas toujours évident. Ce 16h44 fut long, assis sur une caisse dans mon salon, ni prostré ni posé, juste cloué, les yeux sur la télé et ce temps qui n'en finissait pas. Et cette main, ma main gauche, qui se crispait à chaque seconde du souvenir des décollages, derrière, avec Brigitte qui attrapait nos mains...
Et puis il y a l'avant, un tour du monde, Miami où tout l'équipage, en délégation sommes allés montrer, promouvoir l'oiseau à des voyageurs qui souhaitaient que des européens viennent faire une croisière, là, chez eux, avec en transport premier notre belle aile delta. Chic, nous l'avons promu, choc le 25 juillet fut le premier.
La vie surprend, prévient informe on l'entend ou pas, mais elle nous invite à aimer le temps et aujourd'hui soyons heureux de ce temps qui nous rassemble. **BSL**

SUTEAU François. Passionné de Concorde et pilote privé

Le 25 juillet 2000, j'étais sur Nanterre Université, au travail, désormais je travaille sur Nantes. Je crois me souvenir que c'est ma tante parisienne Paulette, la toute première personne qui m'avait prévenu de l'accident du Concorde avec celles et ceux disparus avec.
Notre immeuble au travail disposait, dispose toujours j'imagine, d'une grande terrasse accessible depuis le 8ème et dernier étage.
De là j'y ai vu une grande fumée inhabituelle monter vers le ciel.
A ces 2 questions : ce n'est pas possible, pas Concorde ? L'unique réponse reste et restera toujours : si, c'est possible puisque c'est arrivé.
Naturellement j'imagine le choc encore plus grand pour vous, professionnels(elles) du Concorde. Vous aviez des collègues ou amis(es) à bord et autour de Concorde presque tout le monde se connaît.
Ce malaise instantané, à mon petit niveau de pilote privé, j'ai connu ça aussi avec des avions qui s'écrasent avec pilotes et passagers dedans que je connaissais très bien, donc je comprends tout à fait.

22 juillet 2025

Ma tante Paulette a assisté aux démonstrations de Jean Franchi au Bourget, mais a surtout vécu en direct le crash du Tupolev TU-144, au Bourget en 1973. Elle a gardé cette petite méfiance vis-à-vis des avions, certainement suite à cet accident de 1973.

Ceci me rappelle aussi une sage parole de Jacques Rosay, à la brillante carrière de pilote de chasse et pilote d'essai renommé chez Airbus que l'on connaît, disant des avions : « Que sans les idéaliser, il faut les aimer, mais pas trop non plus. »

Chaque avion est unique et chaque incident ou accident a ses propres causes, même si quelques causes aux accidents peuvent parfois être similaires, voire se cumuler avec d'autres causes pour le coup très différentes.

D'ailleurs il est toujours plus « facile » d'expliquer, après, comment tout faire (d'ailleurs tout ne l'est pas toujours) pour éviter un accident, plutôt qu'avant qu'il ne se produise.

Pour en terminer avec ma tante, à la reprise des vols de Concorde en 2001 je l'ai convaincue de revenir avec moi voir le supersonique au décollage pour se graver des images d'un départ vers le ciel bleu, beaucoup plus joyeux.

Enfin, chaque 25 juillet célèbre une date anniversaire, mois et jour de naissance de ma femme Emmanuelle.

Chaque 25 juillet et bien avant l'année 2000 donc, cette date a toujours eu une résonance très particulière pour moi.

Bon anniversaire ma chérie, je pense à toi, à vous. **FS**

TEMSAMANI Janine. Hôtesse Concorde.

J'étais à Ste Marine et je faisais mes courses dans l'après-midi aux Halles de Pont L'Abbé et c'est le fromager, sachant mon activité au sein de la compagnie, qui m'a annoncé cette horreur. Je n'ai pas terminé mes courses, aucune importance, tellement j'étais anesthésiée

Les noms ont bien sûr été divulgués, je ne connaissais pas la majeure partie de l'équipage, bien plus jeune que moi, mais mon amie Brigitte [Kruse] en faisait partie.

J'ai tremblé, j'ai pleuré, mais pour partager encore ce que nous aimions et avions si souvent fait, chez, chez moi, ou en courrier, j'ai ouvert une bouteille de Chablis, et puis j'ai ressorti les photos souvenirs

JT

Ps : nous étions tellement passionnés que lorsque nous étions de réserve, nous trouvions une voiture pour aller en bout de piste, au plus proche du décollage !!!!

THOMASSET Michèle. Chef PNC.

Ce jour-là le soleil brillait et c'était le jour des « Questions Délégués PNC ».

Ayant étant affectée en tant que cadre PNC au service de la Production, je me trouvais dans les couloirs de la DO pour récupérer les dernières réponses aux questions posées par les délégués. C'est à cette occasion que j'ai rencontré une partie de l'équipage qui était venu voir les agents de « l'élabo » pour prendre connaissance de leurs futurs mois d'activités supersonique car nous étions en fin de mois.

Ayant volé avec certains d'entre eux quelques jours avant, notamment avec Brigitte Kruse et Patrick Chevalier, ils étaient heureux car comme ils me l'avaient dit lors de la rotation que nous avions faite ensemble sur New York, ils devaient être en vacances après ce vol du 25 Juillet ou du moins quelques jours après leur retour à Paris.

Ils étaient avec une partie de l'équipage riant et plaisantant en descendant l'escalier de la DO pour se rendre à la salle des bagages avant de prendre la navette qui les emmènerait à leur bel avion qu'ils aimaient tant ... se taquinant sur leurs futurs projets de vacances.

Quand je me souviens de ce 25 juillet, ce sont les sourires et les rires de cet équipage qui descendait l'escalier de la DO ... Ils ne savaient pas à ce moment- là qu'ils allaient rencontrer leur destinée, et s'envoler pour leur grand voyage ... **MT**

THORIGNY Michel. Tour Operator

Moi, l'aviateur au rêve réalisé au-delà de mes attentes, j'ai toujours été tenté par une croisière dans les Cyclades. C'est en cette deuxième quinzaine de juillet 2000 qu'enfin je trouve la disponibilité pour que la tentation devienne réalité.

Mardi 25 après midi, avec Brigitte mon épouse et Julien notre fils, nous sommes débarqués à Mykonos. Soleil au zénith, les murs blanc immaculé, les volets bleus fraîchement repeints et le calme ambiant nous portent à la sérénité et au bonheur du moment.

Diner de spécialités locales et, sans plus tarder, il nous faut rejoindre notre paquebot, le Mistral, pour cause de « soirée du Commandant ».

22 juillet 2025

A peine embarqué, je suis saisi par les écrans de télévision du bord qui diffusent en boucle les images d'une catastrophe, celles-ci sous-titrées « Concorde crash ». Je reconnais l'endroit : la patte d'oie de Gonesse. Je suis né à Roissy et j'ai effectué mon secondaire à Gonesse...

Je ne veux le croire et il me faut me réveiller de ce cauchemar. Je dois accepter la triste réalité et les larmes me viennent. Je suis anéanti.

Oubliées les festivités. Qui ? Qui sont les infortunées victimes ?

Tard dans la soirée, alors que nous avons repris le large, je parviens à joindre le Siège. Maria m'énumère alors le nom des membres de l'équipage. J'en ai le cœur gros et je comprends qu'en cet instant ma vie désormais sera différente. **MT**

VERHULST André. CDB Concorde

« Je me souviens... »

Le 25 juillet, dans l'après-midi, j'étais sur l'aérodrome de Rouen-Boos. J'avais été sollicité par la Division CCD pour accompagner un jeune pilote du Tour de France aérien organisé par la Fédération Française Aéronautique.

Lundi 24 je suis donc allé à Briare-Chatillon, pour l'étape prévue vers Reims. Le vol a été annulé en raison de la météo et reporté au lendemain, pour rejoindre directement Rouen. Une fois là-bas, était déjà arrivé le B17 piloté par Michel Bézy, qui me l'a fait visiter. Puis est accouru quelqu'un, la mine défaite, disant : « le Concorde s'est crashé à Roissy ». Ma première réaction a été : « Ce n'est pas possible, à cette heure-ci » ! J'ignorais ce charter...

Un peu plus tard, j'ai appelé le planning de la Division, et Jean-Claude Guelle m'a répondu...

J'ai annulé ma participation à la soirée, et suis rentré à la maison en voiture au plus vite.

Le téléphone avait sonné souvent : ceux qui avaient osé appeler...

Que dire de plus ?

J'avais eu la chance de connaître Christian pour sa qualification l'année précédente. Jean avait participé à la mienne, et nous avons passé le nouvel-an 2000 à New-York, avec nos conjoints ; J'ai volé avec Gilles depuis le 727.

Si on avait dû choisir un équipage pour faire face à une situation exceptionnelle, n'aurait-ce pas été pour eux ?

Hélas ! ...**AV**

VERSCHUERE Alain. CC Concorde

J'étais de réserve chef de cabine sur ce vol et Virginie m'a téléphoné comme à son habitude juste avant de monter à bord pour me dire que tout allait bien. Vous comprendrez donc que ce drame m'a profondément touché, d'autant plus qu'il m'a atteint de manière très personnelle.

Mon entourage savait que j'étais de réserve et que je parlais allemand ; beaucoup ont donc cherché à me joindre, inquiets pour moi et ont laissé des messages sur mon portable ... sans expliciter ce qui s'était passé. Mon téléphone était hors réseau à ce moment précis. Lorsque je l'ai rallumé, j'ai immédiatement ressenti une atmosphère étrange, un vent de panique soufflait. J'ai alors précipitamment quitté le salon de coiffure pour rentrer chez moi. Je ne voulais pas y croire, j'étais dévasté. Dans ce chaos, une pensée m'a traversé : pourquoi eux et pas moi, quelle bonne ou mauvaise a brillé ce jour-là.

Par la suite, une partie de l'équipage revenu de New York, avec Kim-Gaëtan, est venue chez moi. Nous avons affronté ensemble cette catastrophe, en pleurant, en partageant notre douleur. Pour toutes ces raisons, si personnelles, j'avais exprimé le souhait de revoler rapidement sur Concorde. Joëlle Cornec avait constitué une liste de volontaires, pour un vol prévu le 7 novembre 2001. Cela s'est fait, et j'en ai été infiniment reconnaissant en mémoire également de nos amis disparus. Ce vol, effectué avec Joëlle, Pierrette et Kim-Gaëtan, a été très crucial, il nous a permis de commencer à faire le deuil. Trois des PNC disparus : Anne, Gilles et Hervé, faisaient partie de l'équipage, de l'avant-dernier tour du monde, du 18 février au 7 mars 2000, que nous avons vécu ensemble. **AV**

VIVES Richard. Cadre PNC

25 juillet, une date tristement repère dans ma vie de PNC ! Le désarroi ! l'incompréhension ! l'effroi et un immense chagrin.

Puis, très vite, se mettre à la disposition de la Compagnie pour participer à l'accueil et à l'accompagnement des familles.

Un tourbillon d'émotions mais aussi tellement occupé pour ne plus penser.

Après est venu le deuil qui fut et demeure immense. **RV**

-=-=-=-=-=-=-