



AIR FRANCE 

UN VIAJE INOLVIDABLE

16 de Octubre de 1978



NUESTRO MÁS PROFUNDO AGRADECIMIENTO A ESTOS 2 PERSONAJES DE AIR FRANCE QUIENES NOS DIERON LA MARAVILLOSA OPORTUNIDAD DE VIAJAR EN EL CONCORDE A MÉRIDA EL 16 DE OCTUBRE DE 1978



GILBERT PÉROL. Ambassadeur de France (1926-1995), fut en particulier chef des services de presse de l'Élysée de 1962 à 1967, secrétaire général puis directeur général d'Air France de 1967 à 1982, ambassadeur en Tunisie (1982-1984) et au Japon (1984-1986), secrétaire général du ministère des affaires étrangères (1986-1988), enfin ambassadeur à Rome (1988-1992). Marié à Huguette Pérol, écrivain, il eut trois fils (Jean-Philippe, Jérôme et Hugues). Il décéda le 8 mars 1995.

Les écrits réunis et présentés par son épouse, méritent de retenir l'attention, c'est d'abord parce que cet Ambassadeur de France accomplit ses missions en un temps où se produisaient dans le monde de grands événements, mais aussi parce que ce "diplomate non conformiste" était un homme libre, aussi exigeant envers lui-même qu'attentif et accueillant aux autres. Il contribua au développement des relations entre la Chrétienté et l'Islam. Son message reste d'une grande actualité.



BERNARD MOREL. En el año de 1978 era el Director General de Air France en México. Durante su mandato se caracterizó por ser una persona muy sociable derrochando simpatía por lo que era muy apreciado tanto por el personal de Air France México como por las Autoridades Gubernamentales, Agentes de Viajes y Empresarios. Siempre demostró su cariño a México al grado que cuando regresó a Francia en su oficina de Campos Eliseos tenía un póster gigante de Emiliano Zapata.

Cuando se conmemoró el Cincuentenario de Air France en México, fue invitado a la celebración y nos informó que estaba como Director General de la Oficina de Turismo y Congresos en Niza.



AIR FRANCE
///



AIRFRANCE //




CONCORDE
AIR FRANCE //

PERSONAL DE AIR FRANCE MÉXICO QUE VIAJÓ EN EL CONCORDE A MÉRIDA, YUCATÁN

ALBERTO CARRASCO ENRIQUEZ Y GLORIA DE CARRASCO
ROSA MARÍA CARRASCO DE MUÑOZ
YVONNE CASSY BROSSARD
PEDRO CHEW ALMANCE
JOSÉ ALBERTO DELGADO Y PATRICIA ORTEGA DE DELGADO
JEAN CLAUDE ESTAMPES
BLANCA GARCÍA VARGAS
GALDINO GASPAR LÓPEZ
MAXIMILIANO GASPAR LÓPEZ Y MARGARITA MORENO DE GASPAR
JANINE GIRAUD TRINDADE
MARGARITA GUITART PADILLA
HÉCTOR HERNÁNDEZ
JUAN HERNÁNDEZ ZÚÑIGA Y ESPOSA
IRMA ISLAS
CELIA JIMÉNEZ DE BRAVO
MARCELA LEDUC DE LIPKES
HÉCTOR OCTAVIO MONTERO GONZÁLEZ
IGNACIO NUEVO GARCÍA Y ADORACIÓN CHÁVEZ DE NUEVO
JOSETTE OLIVIER CUERVO
LUZ DE LOURDES ORDOÑEZ Y ESPOSO
HÉCTOR SALGADO JAIMES Y MARIA EUGENIA SCHOELLY DE SALGADO
ALEJANDRO TECOMALMAN SAAVEDRA
SALVADOR ZAVALA Y ESPOSA

PERSONAL QUE NO VIAJÓ EN EL CONCORDE PERO QUE FUE A MÉRIDA PARA ATENDER LOS VUELOS BAJO LA DIRECCIÓN DEL JEFE DE ESCALA JEAN CLAUDE ESTAMPES

JEAN MAURICE BIDAULT LESSORT
EDMUNDO VICENTE CASTELLANOS
FERNANDO MARÍN QUIJANO
ROGER PINEAU

CAPITÁN DEL CONCORDE: JEAN PAUL LE MÖEL



UN VIAJE INOLVIDABLE

Cuando nuestro buen amigo el Sr. Albert Leblanc me comentó que en París, un grupo de sus amigos, se iban a reunir para festejar el 40° Aniversario del Concorde, vino a mi mente el recuerdo de que en 1978 un Grupo de Empleados de Air France México, acompañados de sus esposas(os), viajamos en el Concorde de México a Mérida por lo que se me ocurrió hacer un relato de ese viaje.

Con algunas dificultades logré localizar a varios de los participantes, pidiéndoles fotografías e información sobre dicho viaje. Desafortunadamente como fue hace 37 años, muchos no encontraron fotografías y tampoco recordaban muchos detalles.

Con el interés de que recordáramos tan memorable viaje, busqué en mis archivos personales y encontré varias fotografías que he puesto en este pequeño álbum y también una película que tomé en 8 mm y que luego pasé a DVD. Igualmente recordé que el Sr. Bernard Morel solicitó permiso al Sr. Gilbert Pérol, Director General de Air France, para que en lugar de que el Concorde se fuera vacío a Mérida, se invitara al personal más antiguo de Air France México, junto con sus esposas(os) para viajar en dicho avión. Al obtener la autorización se nos informó causando una alegría inmensa en nosotros. También el Sr. Morel invitó a varias personalidades entre las que recuerdo al Sr. Xavier Lartilleaux y a un Gerente de una agencia de viajes quien facilitó un autobús para nuestro regreso a México.

La víspera del viaje, tanto mi familia como yo fuimos presa del nerviosismo y la emoción ante la realización de un sueño. Estoy seguro de también en los hogares de nuestro compañeros de viaje los sentimientos eran iguales a los nuestros.

Al llegar al Aeropuerto de México para registrarnos, todo lo que veía eran rostros alegres y emocionados. Al estar ya volando se nos ocurrió echar una porra a Air France con el tradicional "Siquiti Bum" que usamos los Mexicanos en eventos deportivos. Recuerdo que el Capitán de la nave, el señor Jean Paul Le Möel, preguntó algo sorprendido que qué estaba pasando. Al dársele la explicación se tranquilizó. Al llegar a Mérida, en una entrevista que le hicieron declaró que el vuelo de la Ciudad de México a Mérida se había realizado en 50 minutos, 25 de los cuales fueron a velocidad supersónica (2,200 K.P.H.) sobre el Golfo de México. (El Capitán Möel ha escrito varios libros sobre el Concorde).

La llegada del Concorde a Mérida fue todo un acontecimiento ya que miles de personas acudieron al Aeropuerto para verlo aterrizar y despegar, con los consiguientes problemas de Tráfico.

La llegada al pie del avión de las personalidades que regresarían a París en el Concorde fue muy típica, ya que los transportaron en las tradicionales calesas yucatecas.

Antes de que el avión cerrara sus puertas para despegar, le lanzamos varias porras al señor Pérol quien con una gran sonrisa salió a agradecernos.

El despegue fue impresionante y los miles de espectadores vitoreaban al avión.

El regreso lo hicimos la mayoría en el autobús que Air France puso a nuestra disposición y después de visitar Uxmal y comer en un Restaurante Yucateco, emprendimos el largo viaje de regreso (¡casi 24 Horas!) hacia la ciudad de México.

Algunas personas fueron a visitar un Cenote que hay cerca de la casa del señor Fernando Marín y otros se regresaron en avión.



Nuestro maravilloso **VIAJE INOLVIDABLE** nos dejó muy gratos recuerdos y sobretodo que fuimos como “Conejillos de Indias” viajando primero en el transporte aéreo más veloz del mundo (50 minutos) y luego en un transporte terrenal (24 horas).

Para completar este relato solicité a Jean Maurice Bidault, Jefe de Operaciones, que nos narrara, desde un punto de vista técnico y bien documentado, aspectos importantes de esta odisea y nos dice:

“””””Con motivo de la visita oficial a México del Presidente de Francia, el General Charles de Gaulle, Air France debía hacerse cargo de todo lo relacionado con las operaciones aéreas de los aviones franceses por supuesto y de su comitiva. En este caso se trató de un Sud-Aviation “Caravelle” de la flota Presidencial, así como de un Concorde Supersónico de Air France. Debido a que las características operativas del Concorde no le permitían aterrizar en cualquier Aeropuerto, y por otra parte era necesario respaldar su operación con un lote de refacciones que no estaban disponibles en México y que además no cabían en los compartimentos de carga del Concorde. Así ambos aviones llegaron primero a la Ciudad de México. El General de Gaulle prosiguió con su gira a bordo del Caravelle, mientras que el Concorde permaneció en México.

Para el regreso a Francia, el Concorde no tenía el alcance suficiente para hacerlo en un vuelo directo desde la Ciudad de México, en razón de la altura de dicha ciudad sobre el nivel del mar que limitaba de manera muy importante su peso máximo de despegue. Era entonces necesario que lo hiciera desde algún otro aeropuerto situado a nivel del mar, siendo Mérida la mejor opción. Esto obligaba a llevar vacío el Concorde a Mérida. También fue necesario enviar al Jefe de Escala, personal de Operaciones, Comisariato y un Mecánico para despachar esos vuelos.”””””

Agradezco a todos los que me brindaron su ayuda y comentarios y en especial a mi hija Diana Cristina Nuevo Chávez que diseñó y organizó debidamente este álbum.

México, D. F. a 11 de Marzo de 2016.

Ignacio Nuevo García



Concorde en México

Un evento espectacular provocó el entusiasmo de los mexicanos: el vuelo de presentación del Concorde número de preserie 2, el cual tuvo lugar el 20 de octubre de 1974 con la ruta Londres - Gánder - México - Los Ángeles. Numerosos invitados oficiales y líderes mexicanos se dieron cita durante las 24 horas de tránsito del supersónico, para visitarlo y admirarlo.



El día 21 de enero de 1976 inicia la era de Concorde con el servicio entre París y Rio de Janeiro. Se deberá esperar hasta el 22 de Noviembre de 1977 para que el servicio de Concorde llegue a Nueva York, antes de la apertura de Washington, el 24 de mayo de 1976. A solicitud del gobierno mexicano, el Concorde se extendió de Washington a México el 20 de Septiembre de 1978. El Concorde se pone en servicio entre París - México a razón de dos vuelos por semana. La duración del viaje fue de 7 h 40m, incluido un tiempo de escala de 50 mn en Washington.

Dos vuelos inaugurales fueron organizados. El primero amadrinado por la entonces primera dama, Carmen Romano de López Portillo. El segundo por cuarenta jóvenes dirigentes, seleccionados por el Consejo Nacional de Grandes Empresas y Grupos Industriales, encabezado por el Presidente de la República. El 1ro de marzo de 1981, la escala del Concorde de Washington es reemplazada por Nueva York. El 29 de octubre de 1982, El Concorde realiza su último vuelo a México y, a partir del 31 de Octubre, el Concorde sólo realiza un vuelo diario entre París y Nueva York.











El Majestuoso Concorde



Héctor Montero,
Sr. Gilbert Perol
e Ignacio Nuevo



El Concorde y las Calandrias

EN EL MOSTRADOR DE REGISTRO:

Patricia Ortega de Delgado,
María Eugenia Schoelly de Salgado,
Héctor Salgado,
Adoración Chávez de Nuevo,
Xavier Lartilleaux



LISTOS PARA EL DESPEGUE:

Jean Claude Estampes,
Galdino Gaspar,
Héctor Salgado,
Marcela Leduc de Lipkes
Pedro Chew,
Ignacio Nuevo
y Adoración Chávez de Nuevo

Ignacio Nuevo,
Adoración Chávez
de Nuevo y
Janine Giraud





Adoración Chávez de Nuevo
y al fondo el indicador de Mach

Ignacio Nuevo



EL REGRESO EN AUTOBÚS:

Maximiliano Gaspar,
Héctor Salgado,
Alberto Carrasco,
Juan Hernández,
Ignacio Nuevo

EL ADIÓS




CONCORDE
AIR FRANCE 



LA GUÍA DEL PASAJERO SUPERSÓNICO

“Hoy se ha decidido usted a viajar en el Concorde. En todo el mundo, miles de hombres de negocios y miles de Empresas lo han hecho ya y han comprobado que el Concorde les aportaba algo muy útil y preciso: la posibilidad de ganar tiempo, más tiempo todavía.”

Así empezaba el folleto que se entregaba a los pasajeros Supersónicos donde se les daba amplia información sobre el Avión; Materiales y Técnicas nuevas; El Vuelo Supersónico; El ahorro de tiempo etc.etc. finalizando los datos con el comentario de que los Concorde de Air France habían realizado al 1º de Enero de 1979:

- Más de 1,900 vuelos.
- Recorrido más de 13.4 millones de kilómetros.
- Transportado más de 150,000 pasajeros.
- Porcentaje de puntualidad – a 5 minutos del horario previsto 92.3% y a 15% 93.7%.
- Su velocidad 2,200 km/h Mach 2 en crucero supersónico atravesando la barrera del sonido.
- La Altitud entre 16,000 m y 19,000 m en la estratósfera. A esa altura, el cielo es de un azul intenso, casi violeta y se aprecia la curvatura de la Tierra.

A continuación copiamos parte del artículo de Aérospatial publicado en la revista Présence No. 133-2º Trimestre 2003.

SALUT Á UN OISEAU NOMMÉ CONCORDE

“””Aujourd’hui il se retire et entre dans la légende de l’aéronautique commerciale. Il a été l’avion qui allait plus vite que le soleil et celui qui rapprochait les continents. Qui rapprochait les continents, mais pas forcément les hommes. Aucun avion, dans toute l’histoire de l’aviation, n’a été plus contesté, suspecte, combattu, critiqué mais il faut le dire, plus admiré, glorifié et par conséquent jaloué.”””

On ne rappellera pas les attaques dont il fut l’objet même dans son pays d’origine et les difficultés sans nom que lui crea le pays qui n’avait pu lui même réaliser un supersonique. On ne rappellera pas les annulations de commandes, ni les <procès> publics que lui furent intentés pour le marginaliser à outrance. Ceci fait partie désormais de l’Histoire, mais il convient de se souvenir de l’Histoire. Après son premier décollage à Toulouse et son passage du mur du son en octobre 1969 (Mach 1,25) et en novembre 1970 (Mach 2), ses tournées triomphales á travers le monde, il appartient a Air France et British Airways de le mettre en exploitation commerciale régulière le 21 janvier 1976. Alors se déchaînèrent les passions d’un bord et de l’autre de l’Atlantique pour réduire á rien le travail des 30 000 ouvriers, ingénieurs et pilotes qui avaient ouvert sur le projet.

Il faut dire que Concorde apparaissait comme un phénomène.”””

Air France realizó su último vuelo comercial con un Concorde el 30 de Mayo de 2003 con un vuelo entre Paris y Nueva York.

El último vuelo de un Concorde de Air France tuvo lugar el 27 de Junio de 2003 cuando el F-BVFC voló hasta Toulouse.



Altitud

La altitud de vuelo de crucero está comprendida entre 16.000 y 19.000 m (de 50 a 60.000 pies). Contrariamente a otros aviones, el Concorde continúa subiendo insensiblemente durante todo su crucero. La ausencia de tráfico aéreo en muy grandes altitudes le da la libertad de adoptar permanentemente la altitud de vuelo óptima que aumenta a medida que el avión pierde peso al consumir el combustible.

Los pasillos supersónicos

Bien entendido, aún en esas altitudes la circulación aérea está cuidadosamente organizada.

Pasillos de dirección única se han trazado encima del Atlántico y los aparatos supersónicos deben respetar una separación de por lo menos 12 minutos, o lo que es lo mismo, una distancia de 400 km.

La estratosfera

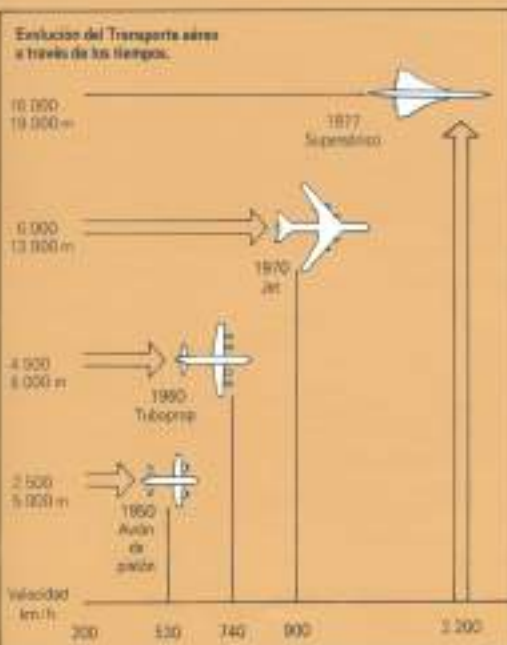
Vuela Vd ahora entre 16.000 m y 19.000 m en la estratosfera. Esta capa de la atmósfera se sitúa aproximadamente encima de 10 / 11.000 m y hasta 60 km por encima del suelo. A esta altura, el cielo es de un azul intenso, casi violeta. Prefigura ya los espacios cósmicos. El vuelo es muy tranquilo, muy suave. A esta altitud no se encuentra ninguna perturbación meteorológica.

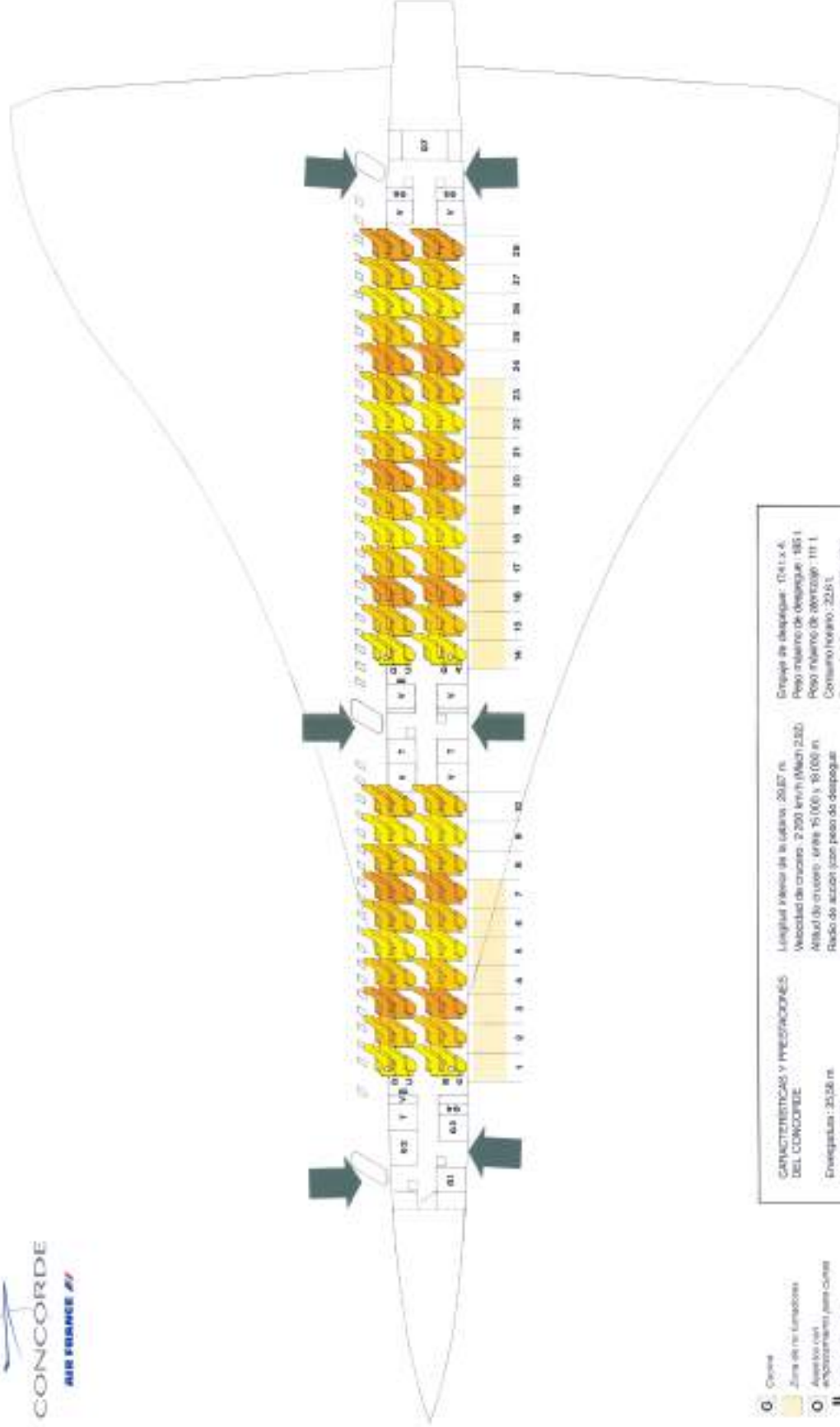
Cerca del suelo, en la troposfera, la temperatura disminuye con la altitud (de 6,5 °C de media por km). Más arriba, es decir, entre 7 y 17 km, la temperatura se estabiliza o incluso, en la estratosfera, aumenta ligeramente. La presión atmosférica no es más que la décima parte de la del suelo y la temperatura standard se sitúa cerca de - 56 °C.

Pero, si en la estratosfera, la temperatura no varía con la altitud, cambia notablemente con la latitud y a la inversa de lo que ocurre en el suelo, los polos están relativamente más calientes.

Si está Vd sobre el Atlántico Norte, puede ocurrir que su avión encuentre zonas en donde la temperatura sea de 10 a 15 °C superior a las condiciones standard.

En este caso la tripulación escogerá un número de Mach ligeramente inferior a 2,000, pero como la subida de la temperatura corresponde también a una velocidad del sonido más elevada, la velocidad de su avión, a pesar del Mach más débil que acusará el Machmetro, seguirá siendo sensiblemente la misma.





- G** Cocina
- Z** Zona de no fumadores
- O** Asientos del equipaje
- II** Indicador de nivel
- V** Guardavivatos
- T** Servicio

CARACTERÍSTICAS Y PRESTACIONES DEL CONCORDE
 Envergadura: 25,26 m
 Longitud: 62,0 m
 Altura: 12,22 m
 Anchura interior de la cabina: 2,65 m

Longitud interior de la cabina: 29,37 m
 Velocidad de crucero: 2.000 km/h (Mach 2,02)
 Altura de crucero: entre 15.000 y 19.000 m
 Radio de acción (con peso de despegue máximo y depósito de combustible lleno): 4.000 km
 Tipo de motor: Rolls Royce Olympus 595

Diseño de despegue: 174 x 4
 Peso máximo de despegue: 185 t
 Peso máximo de aterrizaje: 111 t
 Consumo horario: 32,5 t
 Capacidad de combustible: 98 t
 Volumen útil de los depósitos: 13,4 m³
 Carga útil total: 11 t