

AIR FRANCE
////

*Air France : Cinquante ans
en Thaïlande*

แอร์ฟรานซ์ : 50 ปีในประเทศไทย

*Présentation à leurs Majestés, le Roi Bhumibhol et la reine Sirikit, de l'équipage du Boeing 707 d'Air France en novembre 1964 lors de leur voyage officiel de Bangkok à Genève.
คณะลูกเรือเครื่องบินโบอิง 707 ของแอร์ฟรานซ์ เทียวบินกรุงเทพฯ-เจนีวา ถวายการต้อนรับพระบาท มเด็จพระเจ้าอยู่หัวภูมิพลอดุลยเดช และ มเด็จพระนางเจ้า "สิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ" ในวโรกาส ที่พระองค์
ตั้งพระราชดำเนนเยือนเจนีวาอย่างเป็นทางการในเดือนพฤศจิกายน 2507*

Couverture d'un dépliant présentant
la liaison Saigon-Bangkok (1948)

หน้าปกแผ่นพับซึ่งแสดงเส้นทาง
ระหว่างไซ่ง่อนและกรุงเทพฯ
(2491)



Sommaire

สารบัญ

La lettre de Son Altesse Royale la Princesse Sirindhorn	I	พระราชสาส์นจาก มเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี			
Message de Jean Cyril Spinetta, Président Directeur Général d'Air France	II	สารจาก มร.ฌอง ซีริล ปีเน็ตตา ประธานและกรรมการผู้จัดการของแอร์ฟรานซ์			
Message de Patrick Alexandre, Directeur Général Commercial International et de Joël A. Routier Délégué Régional d'Air France en Thaïlande	III	สารจาก มร.โจแอล เอรูดีเออร์ ผู้จัดการภูมิภาคของแอร์ฟรานซ์ ประจำประเทศไทย และจาก มร.แพทริค อเล็กซองด์ รองประธานกรรมการบริหารฝ่ายการพาณิชย์ระหว่างประเทศ			
L'histoire d'Air France en Thaïlande	IV	<table border="0"> <tr> <td data-bbox="1882 439 2465 547"> <ol style="list-style-type: none"> 1. Les grandes dates p 11 2. Les pionniers : 1924 - 1953 p 19 3. Les temps modernes : 1954 - 2004 p 29 </td> <td data-bbox="2465 439 2532 547"></td> <td data-bbox="2532 439 3282 547"> ประวัติแอร์ฟรานซ์ในประเทศไทย <ol style="list-style-type: none"> 1. เหตุการณ์สำคัญ หน้า 11 2. ยุคบุกเบิก 2467 ถึง 2496 หน้า 19 3. ยุค มัยใหม่ 2497 ถึง 2547 หน้า 29 </td> </tr> </table>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Les grandes dates p 11 2. Les pionniers : 1924 - 1953 p 19 3. Les temps modernes : 1954 - 2004 p 29 		ประวัติแอร์ฟรานซ์ในประเทศไทย <ol style="list-style-type: none"> 1. เหตุการณ์สำคัญ หน้า 11 2. ยุคบุกเบิก 2467 ถึง 2496 หน้า 19 3. ยุค มัยใหม่ 2497 ถึง 2547 หน้า 29
<ol style="list-style-type: none"> 1. Les grandes dates p 11 2. Les pionniers : 1924 - 1953 p 19 3. Les temps modernes : 1954 - 2004 p 29 		ประวัติแอร์ฟรานซ์ในประเทศไทย <ol style="list-style-type: none"> 1. เหตุการณ์สำคัญ หน้า 11 2. ยุคบุกเบิก 2467 ถึง 2496 หน้า 19 3. ยุค มัยใหม่ 2497 ถึง 2547 หน้า 29 			
SkyTeam	V	พันธมิตรการบิน ภายทีม			
Le hub de Paris Charles de Gaulle	VI	ศูนย์กลางต่อเที่ยวบิน ณ นามบินปารีส ชาร์ล เดอ โกลล์			
Témoignages	VII	<table border="0"> <tr> <td data-bbox="1882 680 2465 945"> <ul style="list-style-type: none"> • Mme Juthamas Siriwan, Directrice du Tourism Authority of Thailand • Jean-Paul Thevenin, Président de la Chambre de Commerce Franco Thaïe • Somkiert Luengthaviboon, Président de l'Amicale d'Air France en Thaïlande • Pierre Can : du Dewoitine 228 au Boeing 707 • Bernard Abouchar : l'aérophilatélie entre la Thaïlande et la France </td> <td data-bbox="2465 680 2532 945"></td> <td data-bbox="2532 680 3282 945"> การและที่ระลึก <ul style="list-style-type: none"> • นางจุฑามาศศิริวรรณ ผู้อำนวยการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย • จมร.ฌ็อง-ปอล เทเวอเน็ง ประธานหอการค้าฝรั่งเศส-ไทย • นาย สมเกียรติ เหลียงทวิบุญ ประธานชมรมแอร์ฟรานซ์ประจำประเทศไทย • มร.ปีแอร์คอง : จากเดอว็ิติน 338 ไปโบอิง 707 • มร.แบร์นาร์ดอาบูซาร์ : ไปรษณียากรอากาศพิเศษระหว่างประเทศไทยและประเทศฝรั่งเศส </td> </tr> </table>	<ul style="list-style-type: none"> • Mme Juthamas Siriwan, Directrice du Tourism Authority of Thailand • Jean-Paul Thevenin, Président de la Chambre de Commerce Franco Thaïe • Somkiert Luengthaviboon, Président de l'Amicale d'Air France en Thaïlande • Pierre Can : du Dewoitine 228 au Boeing 707 • Bernard Abouchar : l'aérophilatélie entre la Thaïlande et la France 		การและที่ระลึก <ul style="list-style-type: none"> • นางจุฑามาศศิริวรรณ ผู้อำนวยการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย • จมร.ฌ็อง-ปอล เทเวอเน็ง ประธานหอการค้าฝรั่งเศส-ไทย • นาย สมเกียรติ เหลียงทวิบุญ ประธานชมรมแอร์ฟรานซ์ประจำประเทศไทย • มร.ปีแอร์คอง : จากเดอว็ิติน 338 ไปโบอิง 707 • มร.แบร์นาร์ดอาบูซาร์ : ไปรษณียากรอากาศพิเศษระหว่างประเทศไทยและประเทศฝรั่งเศส
<ul style="list-style-type: none"> • Mme Juthamas Siriwan, Directrice du Tourism Authority of Thailand • Jean-Paul Thevenin, Président de la Chambre de Commerce Franco Thaïe • Somkiert Luengthaviboon, Président de l'Amicale d'Air France en Thaïlande • Pierre Can : du Dewoitine 228 au Boeing 707 • Bernard Abouchar : l'aérophilatélie entre la Thaïlande et la France 		การและที่ระลึก <ul style="list-style-type: none"> • นางจุฑามาศศิริวรรณ ผู้อำนวยการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย • จมร.ฌ็อง-ปอล เทเวอเน็ง ประธานหอการค้าฝรั่งเศส-ไทย • นาย สมเกียรติ เหลียงทวิบุญ ประธานชมรมแอร์ฟรานซ์ประจำประเทศไทย • มร.ปีแอร์คอง : จากเดอว็ิติน 338 ไปโบอิง 707 • มร.แบร์นาร์ดอาบูซาร์ : ไปรษณียากรอากาศพิเศษระหว่างประเทศไทยและประเทศฝรั่งเศส 			
Remerciements	VIII	ขอบคุณ			



*Son Altesse Royale la Princesse
Maha Chakri Sirindhorn et la lettre
de félicitations adressée à Air France
à l'occasion du cinquantenaire de
la compagnie en Thaïlande.*

*Avec la gracieuse autorisation de Son Altesse Royale
la Princesse Maha Chakri Sirindhorn*



La célébration du cinquantième anniversaire de la desserte aérienne régulière de Bangkok par Air France est un événement très important dans les relations entre la France et le Royaume de Thaïlande.

Depuis la réception, il y a plus de trois siècles, du premier ambassadeur du Royaume du Siam à la Cour du Roi Louis XIV, l'amitié entre nos deux nations ne s'est jamais démentie.

Au delà des relations politiques et culturelles intenses et bienveillantes qui sont de mise depuis lors, les liens économiques entre nos deux pays n'ont cessé de se développer. La France et l'Europe occupent une place importante dans nos échanges commerciaux et Air France depuis maintenant plus de cinquante ans y a apporté une contribution déterminante. Nous pouvons aujourd'hui parler d'un véritable pont aérien entre la France et la Thaïlande rapprochant non seulement nos deux peuples mais aussi les nations d'Asie et celles d'Europe.

J'adresse toutes mes félicitations au personnel d'Air France et je formule des vœux pour qu'à l'avenir Air France poursuive dans la voie de succès et de l'excellence qu'elle connaît aujourd'hui.

Jean Cyril SPINETTA



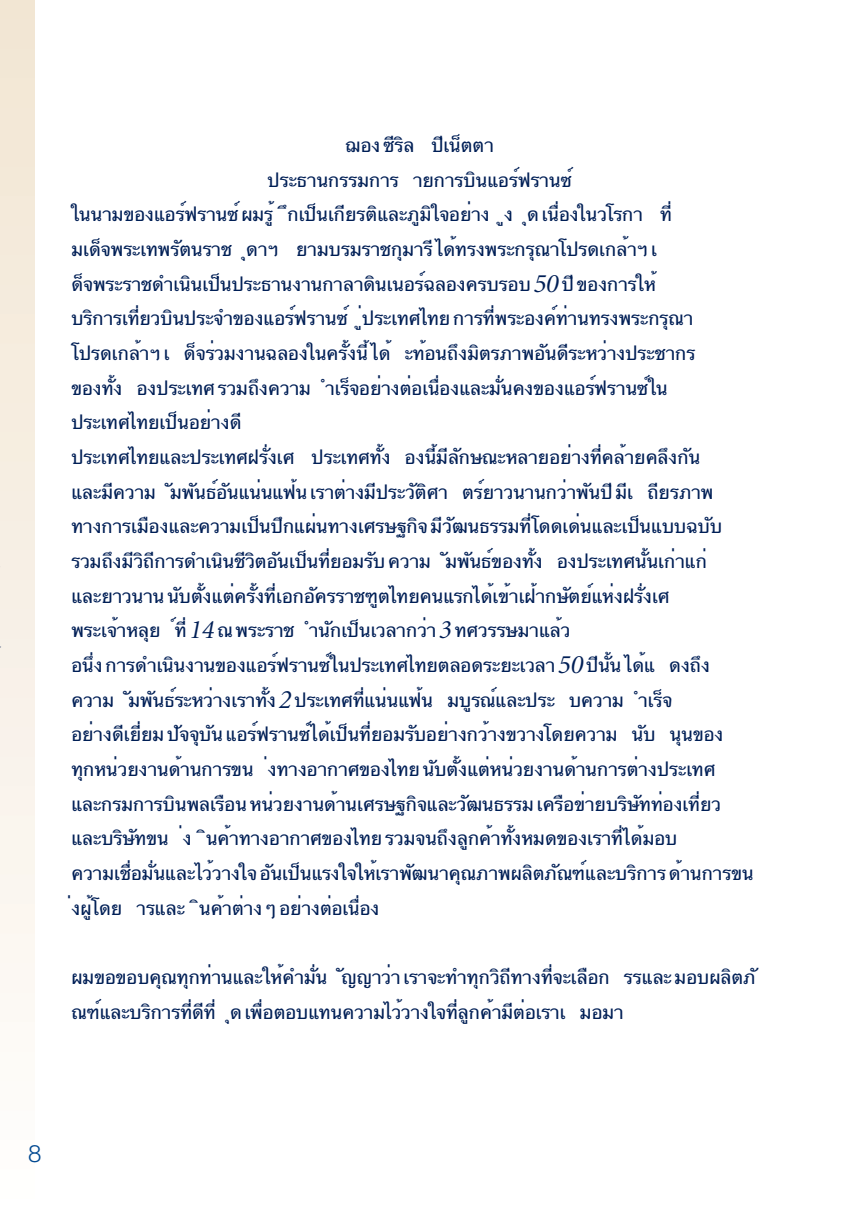
Jean-Cyril Spinetta,
Président d'Air France.

C'est avec une immense fierté que, au nom d'Air France, j'exprime notre gratitude envers son Altesse Royale la Princesse Sirindhorn, d'avoir bien voulu accepter de patronner la commémoration du cinquantième anniversaire de la reprise des vols réguliers d'Air France à destination de la Thaïlande. Sa participation à cet événement ne pouvait mieux exprimer l'amitié entre nos deux peuples et l'ancrage réussi d'Air France au sein du Royaume de Thaïlande.

Nos deux nations, le royaume de Thaïlande et la France, ont des points communs et des affinités multiples : une histoire plus que millénaire, une indépendance politique et économique préservées et affirmées, une culture remarquable et originale, un art de vivre reconnu. Leurs liens sont séculaires : le premier ambassadeur du royaume de Thaïlande fut présenté à la Cour de notre roi Louis XIV il y a plus de trois siècles.

L'histoire de ces cinquante années de présence d'Air France en Thaïlande est à l'image des relations entre nos deux pays : riche et couronnée de succès. Notre position actuelle dans la desserte de la Thaïlande a été acquise grâce au soutien de tous les acteurs du transport aérien thaïlandais : les autorités des affaires étrangères et de l'aviation civile, le monde économique et culturel, le réseau d'agences de voyages et de transitaires thaïlandais, et naturellement nos clients qui, en nous accordant leur confiance et leur fidélité, nous ont permis d'améliorer constamment notre offre de transport de passagers et de marchandises.

Qu'ils en soient tous remerciés et assurés que nous ferons tout pour garder leur confiance et mériter leur préférence.



ฌอง ซิริล ปีเน็ตตา

ประธานกรรมการ สายการบินแอร์ฟรานซ์

ในนามของแอร์ฟรานซ์ ผมรู้สึกเป็นเกียรติและภูมิใจอย่างสูง เนื่องในวโรกาสที่สมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี ได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ เสด็จพระราชดำเนินเป็นประธานงานกาลาดินเนอร์ฉลองครบรอบ 50 ปีของการให้บริการเที่ยวบินประจำของแอร์ฟรานซ์ ประเทศไทย การที่พระองค์ท่านทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ เสด็จร่วมงานฉลองในครั้งนี้ได้สะท้อนถึงมิตรภาพอันดีระหว่างประชากรของทั้งสองประเทศ รวมถึงความเข้าใจอย่างต่อเนืองและมั่นคงของแอร์ฟรานซ์ในประเทศไทยเป็นอย่างดี

ประเทศไทยและประเทศฝรั่งเศส ประเทศทั้งสองนี้มีลักษณะหลายอย่างที่คล้ายคลึงกัน และมีความสัมพันธ์อันแน่นแฟ้น เราต่างมีประวัติศาสตร์ยาวนานกว่าพันปี มีวิถีภาพทางการเมืองและความเป็นปึกแผ่นทางเศรษฐกิจ มีวัฒนธรรมที่โดดเด่นและเป็นแบบฉบับ รวมถึงมีวิถีการดำเนินชีวิตอันเป็นที่ยอมรับ ความสัมพันธ์ของทั้งสองประเทศนั้นเก่าแก่และยาวนาน นับตั้งแต่ครั้งที่เอกอัครราชทูตไทยคนแรกได้เข้าเฝ้ากษัตริย์แห่งฝรั่งเศสพระเจ้าหลุยส์ที่ 14 ณ พระราชวังนั้กเป็นเวลากว่า 3 ทศวรรษมาแล้ว

เนื่องจากการดำเนินงานของแอร์ฟรานซ์ในประเทศไทยตลอดระยะเวลา 50 ปีนั้นได้ดึงดูดถึงความสัมพันธ์ระหว่างเราทั้ง 2 ประเทศที่แน่นแฟ้น มบูรณ์และประสบความสำเร็จอย่างดีเยี่ยม ปัจจุบันแอร์ฟรานซ์ได้เป็นที่ยอมรับอย่างกว้างขวางโดยความสนับสนุนของทุกหน่วยงานด้านการขนส่งทางอากาศของไทย นับตั้งแต่หน่วยงานด้านการต่างประเทศและกรมการบินพลเรือน หน่วยงานด้านเศรษฐกิจและวัฒนธรรม เครือข่ายบริษัทท่องเที่ยวและบริษัทขนส่งสินค้าทางอากาศของไทย รวมถึงถึงลูกค้าทั้งหมดของเราที่ได้มอบความเชื่อมั่นและไว้วางใจอันเป็นแรงใจให้เราพัฒนาคุณภาพผลิตภัณฑ์และบริการด้านการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าต่างๆอย่างต่อเนื่อง

ผมขอขอบคุณทุกท่านและให้คำมั่นสัญญาว่าจะทำทุกวิถีทางที่จะเลือกรับและมอบผลิตภัณฑ์และบริการที่ดีที่สุดเพื่อตอบสนองความไว้วางใจของลูกค้าที่มีต่อเราเสมอมา



Patrick Alexandre
Directeur Général Commercial International

Le patronage et la participation de son Altesse Royale la Princesse Sirindhorn à la célébration du cinquantième anniversaire de la présence d'Air France en Thaïlande a pour nous une double valeur de symbole : celui de l'amitié qui lie le Royaume de Thaïlande à la France et à Air France, et celui de la reconnaissance du statut de notre compagnie. Qu'elle en soit respectueusement remerciée.

L'histoire d'Air France, que nous relatons ici, traite des cinquante années suivant la reprise de nos vols en Thaïlande, en 1954. Au cours de ces décennies, la Thaïlande et Bangkok passent du statut de simple escale sur les lignes d'Extrême-Orient d'Air France, à celui de base opérationnelle importante pour devenir un marché autonome majeur du réseau asiatique d'Air France. L'histoire et la structure des lignes d'Air France au cours de ce demi-siècle reflètent cette évolution : des vols toujours plus rapides, plus fréquents, plus confortables entre la Thaïlande et la France, et au-delà, l'Europe, les Amériques et l'Afrique.

Nous évoquons aussi le rôle des pionniers français d'Air Union Lignes d'Orient, d'Air Asie, fusionnés en Air Orient, une des cinq compagnies fondatrices d'Air France en 1933. L'action de tous ces anciens a anticipé et préparé notre retour en 1954.

Leur œuvre a été poursuivie par les femmes et les hommes d'Air France, dont le travail et le dynamisme ont permis à la Compagnie de conquérir en Thaïlande la position de choix qu'elle occupe aujourd'hui parmi les transporteurs internationaux.

Notre reconnaissance va également à tous ceux qui ont pris une part active à notre développement : les autorités thaïlandaises, bien sûr, mais aussi nos partenaires agents de voyage et transitaires, sans oublier nos passagers de toutes nationalités.

Au sein de l'alliance SkyTeam, Air France forte de son hub de Paris Charles de Gaulle, poursuit avec persévérance l'amélioration de ses produits au service de sa clientèle, et tout particulièrement à ce moment doublement historique : 50 ans écoulés et, en perspective, la création prochaine du premier groupe mondial constitué d'Air France et de KLM.

Joël A. **Routier**, Délégué Régional en Thaïlande
Patrick **Alexandre**, Directeur Général Commercial International

ในวโรกา ที่ มเด็จพระเทพรัตนราช ุดาฯ ยามบรมราชกุมารี ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ เ ต็จพระราชดำเนินเป็นประธานงานฉลองครบรอบ 50ปีการดำเนินงานของแอร์ฟรานซ์ ในประเทศไทย นับเป็น ัญลักษณ์ที่ทรงคุณค่าต่อเรา 2ประการประการแรก เป็น ัญลักษณ์แห่ง มิตรภาพระหว่างประเทศไทยกับประเทศฝรั่งเศส และแอร์ฟรานซ์ ประการที่ ึ่งเป็น ัญลักษณ์ที่ แ ดงถึงความเป็นที่รู้จักและยอมรับของบริษัทเราซึ่งนับเป็นพระมหากรุณาธิคุณอันล้นพ้น

ประวัติความเป็นมาของแอร์ฟรานซ์ที่เราจะกล่าวถึงนี้ เริ่มต้นขึ้นเมื่อ 50ปีที่แล้ว ในปีพ.ศ.2497 หลังจากที่เรากลั บมาให้บริการเที่ยวบินประจำในประเทศไทย ในระยะหลาย ิบปีที่ผ่านมา

ประเทศไทย และกรุงเทพฯ ได้เปลี่ยน ถานะจากการเป็น ถานีทั่วไปใน ้นทางตะวันออกไกล ของแอร์ฟรานซ์ ู่การเป็น ถานีท่ากรหลัก และกำลังจะก้าว ู่การเป็นตลาดอิ ระที่ ำคัญใน

เครือข่ายการบินทวีปเอเชียของแอร์ฟรานซ์ประวัติและโครง ร้างของ ้นทางการบินของแอร์ฟรานซ์

ในช่วงครึ่งศตวรรษที่ผ่านมา ันได้ ะท้อนถึงวิวัฒนาการดังกล่าวเป็นอย่างดีด้วยบริการเที่ยวบิน

ที่ใช้เวลาเดินทางรวดเร็วขึ้นจำนวนเที่ยวบินที่มากขึ้นและความ ะดวก บายยิ่งขึ้นระหว่าง

ประเทศไทยและฝรั่งเศส รวมถึงประเทศในแถบทวีปยุโรป อเมริกาและแอฟริกา

นอกจากนี้เรายังมีบทบาทเป็นผู้นำฝรั่งเศส ของแอร์ยูเนี่ยน ยตตะวันออกและของแอร์เอเชียที่ร่วมตัวกั นเป็นแอร์โอเรียนท์ซึ่งเป็นหนึ่งในห้าบริษัทการบินผู้ก่อตั้งแอร์ฟรานซ์ในปีพ.ศ.2476

การดำเนินงานของทีมงานในอดีตได้วางรากฐานและเตรียมพร้อมให้เรากลับมาให้บริการ

ในปีพ.ศ.2497งานเหล่านั้นถูก านต่อโดยพนักงานของแอร์ฟรานซ์ที่ล้วนทุ่มเทและกระตือรือร้น

ในการทำงาน ซึ่งยังผลให้บริษัท ามารถยืนหยัดได้อย่างมั่นคงในประเทศไทยในฐานะ ายการบินชั้นนำ

ในกลุ่มผู้ให้บริการข นระหว่างประเทศ

การที่เรเป็นที่ยอมรับเป็นผลมาจากการพัฒนาอย่างต่อเนื่องของเรา รวมถึงการ นับ นุนและร่วมมือ อย่างดีจากหน่วยงานราชการต่างๆ บริษัทท่องเที่ยวและบริษัทขน ึ่ง ินค้าทางอากาศรวมถึงลูกค้า ของเราทุก ๆชาติ

ใน ่วนของพันธมิตรการบิน ายทีมแอร์ฟรานซ์มีชื่อ ึ่งอยู่ในฐานะศูนย์กลางต่อเที่ยวบินที่แข็งแกร่ง ณ นามบินปารี ซาร์ล เดอ โกลล์รวมถึงความพยายามอย่างต่อเนื่องในการปรับปรุงพัฒนา ผลิตภัณฑ์บริการเพื่อนำ นอ ึ่งที่ดีที่ ุดแก่ลูกค้าและโดยเฉพาะอย่างยิ่ง ในปีนี้มีเหตุการณ์ ประวัติศา ตร์ ำคัญ 2อย่างคือ การดำเนินงานครบรอบ 50ปี และการถือกำเนิดของกลุ่มการบิน ระดับโลกกลุ่มแรกที่เกิดจากการรวมตัวของแอร์ฟรานซ์และเคแอลเอ็ม

โจแอล เอรูดีเออร์ ผู้จัดการภูมิภาคประจำประเทศไทย
แพทริค อเล็กซองดร์ รองประธานกรรมการบริหารฝ่ายการพาณิชย์ระหว่างประเทศ



Joël A. Routier,
Délégué Régional en Thaïlande
saluant son Altesse Royale,
la Princesse Sirindhorn.

La desserte de Paris au départ de Bangkok en quelques chiffres

จำนวนเที่ยวบินที่ให้บริการจากกรุงเทพฯ ไปปารีส

Année	Vols / Semaine	Type d'avion	Nombre d'escales	Durée du voyage
1938	1	Dewoitine 338	14	7 jours
1954	1	Constellation	5	34h50
1955	3	Super Constellation	4 (2 vols) 3 (1)	33 h 30 / 30 h 25
1960	3	Boeing 707	4 (2) 3 (1)	19 h 55 / 13 h 50
1970	7	Boeing 707	4 (4) 3 (1) 2 (1) 1 (1)	16 h 35
1978	7	Boeing 747 - 100	3 (3) 2 (4)	19 h 45 / 16 h 00
1988	7	Boeing 747 - 200	2 (4) 1 (2) 0 (1)	17 h 30 / 12 h 45
1995	7	Airbus 340 - 300	0	13 h 40
2004	7	Boeing 747 - 400	0	12 h 25



Fauteuils couchettes à bord du Lockheed L. 749 "Constellation"



เก้าอี้ปรี บอนนอนได้บนเครื่อง Lockheed แอล 749 "คอน แสตลชั่น"



Lockheed L. 749 "Constellation" (1946-1962) ล็อกฮีด แอล 749 คอน แสตลชั่น (2489 ถึง 2505)



Hydravion Léo 198 d'Air Asie (1929)

เครื่องบิน ะเห็นน้ำเลโอ 198 ของแอร์เอเชีย (2472)

เหตุการณ์สำคัญๆ ของแอร์ฟรานซ์ในประเทศไทย

Les grandes dates de l'histoire d'Air France en Thaïlande

Les pionniers

Avril 1924

Première liaison France Thaïlande effectuée en Caudron G4, qui relie en 47 jours Paris à Tokyo, avec entre autres, une escale à Bangkok.

29 mars 1927

Création de la compagnie Air Union-Lignes d'Orient.

7 novembre 1927

Au terme d'un raid Hanoi-Bangkok, remise d'un message du gouverneur général de l'Indochine au nouveau roi de Siam.

16 décembre 1929

Ouverture d'une liaison postale entre Bangkok et Saigon par Air Asie en Potez 32.

ยุคผู้บุกเบิก

เมษายน 1924

เที่ยวบินแรกจากฝรั่งเศส มาประเทศไทยด้วยเครื่อง โคดรอน จี4 ใช้เวลา 47 วัน สำหรับการเดินทาง ระหว่างปารีส ถึงโตเกียว โดยแวะพักที่กรุงเทพฯ ด้วย นอกเหนือจากเมืองอื่นๆ

29 มีนาคม 1927

ก่อตั้งบริษัทแอร์ยูเนียน ายตะวันออก

7 พฤศจิกายน 1927

การบินทดสอบระหว่างฮานอยและกรุงเทพฯ เพื่อทูลเกล้าฯ ถวาย ำนาจจากผู้ ำริราชการแห่งอินโดจีนแด่พระบาท- มเด็จพระเจ้าอยู่หัวพระองค์ใหม่ของ ยามปร

16 ธันวาคม 1929

แอร์เอเชีย เปิดให้บริการขนส่งไปรษณีย์ภัณฑ์ระหว่าง กรุงเทพฯ และไซ่ง่อน ด้วยเครื่องบินโปเต 32

12 février au 10 mars 1930

Air-Union-Lignes d'Orient effectuée, via Bangkok, un voyage d'étude Paris-Saïgon-Hanoï en Farman 190.

30 août 1930

Air Orient inaugure la ligne régulière France-Indochine (passagers et poste). Bangkok compte au nombre des 18 escales entre Paris et Saïgon. Deux services par mois.

5 mai 1932

Le service France-Indochine devient hebdomadaire. Bangkok est desservi chaque semaine.

20 novembre 1932

Etude de la liaison Bangkok-Hanoï.

Août 1933

Air-Orient est l'une des cinq compagnies aériennes qui fusionnent pour créer Air France. Air France reprend la ligne Paris-Saïgon, avec Bangkok en dernière escale intermédiaire.

12 กุมภาพันธ์ ถึง 10 มีนาคม 2473

แอร์ยูเนียน ายตะวันออกใต้ทดลองบิน
เส้นทางปารีส -ไซ่ง่อน-ฮานอย
ด้วยเครื่องฟาร์แมน 190

30 สิงหาคม 2473

แอร์โอเรียนท์เปิดเส้นทางบินฝรั่งเศส -อินโดจีน (สำหรับ
ผู้โดยสารและไปรษณีย์ภัณฑ์)
กรุงเทพฯเป็นจุดแวะพักแห่งหนึ่งจากทั้งหมด
18 แห่งระหว่างปารีส กับไซ่ง่อนโดยให้บริการ
เที่ยวบินเดือนละ สองเที่ยว

5 พฤษภาคม 2475

เปิดให้บริการระหว่างฝรั่งเศส และอินโดจีน
ทุก ปีดาห์เครื่องบินแวะพักที่กรุงเทพฯ
ทุก ปีดาห์เช่นกัน

20 พฤศจิกายน 2475

มีการศึกษา เส้นทางบินระหว่างกรุงเทพฯ และฮานอย

สิงหาคม 2476

แอร์โอเรียนท์เป็นบริษัทหนึ่งในห้าบริษัทที่รวมตัวกัน
เป็นแอร์ฟรานซ์ แอร์ฟรานซ์ให้บริการ
เที่ยวบินระหว่างปารีส -ไซ่ง่อนโดยแวะพักที่
กรุงเทพฯ เป็นจุดสุดท้าย



Mars 1935

Création d'une bretelle de Hanoï à Bangkok via Vientiane.

4 août 1938

La ligne France-Indochine est prolongée jusqu'à Hong-Kong. Le service est assuré en Dewoitine 338.

2 septembre 1939

Air France suspend tous ses services.

16 novembre 1944

Reprise de l'activité des ailes françaises et rétablissement le 2 janvier 1946 du nom d'Air France.

2 avril 1947

Air France relie une fois par semaine Bangkok à partir de Saïgon, en DC 3.

(1) Farman 190 (1928-1939)

(2) Dewoitine 338 (1936-1947)

(3) Douglas DC3 (1945-1969)

(1) ฟาร์แมน 190 (2471 ถึง 2482)

(2) เดอว์ดีน 338 (2479 ถึง 2490)

(3) ดักลาส ดีซี 3 (2488 ถึง 2512)

มีนาคม 2478

เริ่มทำการบินระยะสั้นระหว่างฮานอยและ
กรุงเทพฯ ผ่านเวียงจันทน์

4 สิงหาคม 2481

เส้นทางการบินระหว่างฝรั่งเศส และอินโดจีน
ขยายออกไปถึงฮ่องกง โดยให้บริการด้วย
เครื่องเดอว์ดีน 338

2 กันยายน 2482

แอร์ฟรานซ์ หยุดให้บริการเที่ยวบินทั้งหมด

16 พฤศจิกายน 2487

บริษัทการบินฝรั่งเศส ได้กลับมาให้บริการอีกครั้ง และจัดตั้ง
บริษัทขึ้นใหม่เมื่อวันที่ 2 มกราคม 2489
ในนามของแอร์ฟรานซ์

2 เมษายน 2490

แอร์ฟรานซ์ บินระหว่างกรุงเทพฯ และไซ่ง่อน
ปีดาห์ละหนึ่งเที่ยว โดยใช้เครื่องบินดีซี 3

Les temps modernes 1954 - 2004

2 juin 1954

Air France dessert à nouveau Bangkok (aéroport de Don Muang) sur l'un de ses services entre Paris et Tokyo. L'appareil utilisé est un Constellation.

3 avril 1955

Air France met en place vers Bangkok une deuxième fréquence hebdomadaire, toujours assurée en Constellation.

Avril 1957

4 vols hebdomadaires sont offerts, dont trois en Super Constellation.

Avril 1958

Les 4 vols hebdomadaires sont tous assurés en Super Constellation.

Été 1960

TAI offre un vol AF/TAI au départ de Bangkok.

Novembre 1960

Le Super Constellation est remplacé par le nouveau quadrimoteur, le Boeing 707 et les 3 fréquences (au lieu de 4 précédemment) ont toutes un terminus à Tokyo.

Lockheed L.749 "Constellation" (1946-1962)
ล้อยึดแอล 749 คอน แคลเซชั่น (2489 ถึง 2505)



ยุค มัยใหม่ ปีพ.ศ.2497ถึงพ.ศ.2547

2 มิถุนายน 2497

แอร์ฟรานซ์ให้บริการบิน กรุงเทพฯ อีกครั้ง (นามบินดอนเมือง) ในเส้นทางบินระหว่างกรุงปารีส และกรุงโตเกียว เครื่องบินที่ใช้คือ เครื่องคอน แคลเซชั่น

3 เมษายน 2498

แอร์ฟรานซ์เพิ่มเที่ยวบินเป็น สองเที่ยว ในหนึ่ง ปัดาท ำหรับการบินมากรุงเทพฯ โดยยังคงใช้เครื่องคอน แคลเซชั่นเช่นเดิม

เมษายน 2500

ให้บริการ ปัดาทละ 4 เที่ยว โดยมี ำมเที่ยวบินที่ใช้เครื่องซูเปอร์คอน แคลเซชั่น

เมษายน 2501

การบริการทั้ง 4 เที่ยวในแต่ละ ปัดาท ใช้เครื่องซูเปอร์คอน แคลเซชั่นทั้งหมด



Lockheed L.1049 "Super Constellation" (1950-1967)



Boeing 707 "Intercontinental" (1960-1982)
โบอิง 707 อินเตอร์คอนติเนนตัล (2503 ถึง 2525)

Novembre 1961

Bangkok est à nouveau desservie par Air France en 4 fréquences hebdomadaires, en Boeing 707. Pour sa part, TAI introduit le quadrimoteur Douglas DC 8 sur son vol transitant par Bangkok.

Avril 1963

Bangkok est maintenant desservie par 5 vols/semaine d'Air France, toujours en Boeing 707.

Novembre 1963

UTA, nouvelle compagnie française issue de la fusion de TAI et UAT, reprend l'exploitation de TAI sur l'Asie et à ce titre assure la fréquence hebdomadaire, via Bangkok, entre Paris et Nouméa.

ฤดูร้อน 2503

ที่เอโอให้บริการเที่ยวบินแอร์ฟรานซ์/ที่เอออกจากกรุงเทพฯ

พฤศจิกายน 2503

ได้นำเครื่องบินไอพ่น "เครื่องบินดโบอิง 707 มาใช้แทนเครื่องซูเปอร์คอน แคลเซชั่นให้บริการ ปัดาทละ ำมเที่ยว (แทนที่จะเป็น "เที่ยวเช่นเดิม) โดยการเดินทาง ้นลดลงที่กรุงโตเกียว

พฤศจิกายน 2504

แอร์ฟรานซ์กลับมาให้บริการ กรุงเทพฯ ปัดาทละ "เที่ยวอีกครั้งหนึ่ง โดยใช้เครื่องบินโบอิง 707 ำหรับที่เอโอ ได้เริ่มใช้เครื่องบิน "เครื่องบินดักลาส ดีซี 8 ำหรับการบิน ผ่านกรุงเทพฯ

เมษายน 2506

แอร์ฟรานซ์ให้บริการมายังกรุงเทพฯ ปัดาทละห้าเที่ยวบิน โดยยังคงใช้เครื่องบินโบอิง 707 เหมือนเดิม

พฤศจิกายน 2506

ยูทีเอ ำยการบินฝรั่งเศส แห่งใหม่ ตั้งขึ้นจากการรวมตัวกันของที่เอโอ และยูเอทีให้บริการแทนที่เอโอในเอเชีย และบินระหว่างปารีส และนูเมอา ผ่านกรุงเทพฯ ทุก ปัดาท

Avril 1967

Air France augmente ses fréquences de 5 à 6 par semaine.

Avril 1970

Les vols Bangkok d'Air France deviennent quotidiens.

Avril 1972

2 des 7 fréquences des vols d'Air France sont assurées en Boeing 747.

Novembre 1975

Ouverture d'une ligne tout cargo, une fréquence/semaine, en Boeing 707 "Pelican".

Avril 1978

Le service quotidien d'Air France est assuré en Boeing 747 classique.

Avril 1979

Au service hebdomadaire en Boeing 747 classique, s'ajoutent 3 vols hebdomadaires en Boeing 707 "Pelican" tout cargo. Les 3 vols cargo 707 sont remplacés en hiver 79/80 par un vol Boeing 747 tout cargo Super Pelican.

Avril 1987

Les 6 fréquences passagers sont effectuées en Boeing 747 Combi, dont un vol sans escale Bangkok-Paris. Temps de vol : 11h 45mn.

เมษายน 2510

แอร์ฟรานซ์เพิ่มเที่ยวบินจาก ๕ เที่ยวบินต่อสัปดาห์เป็น 6 เที่ยวบิน

เมษายน 2513

แอร์ฟรานซ์ให้บริการเที่ยวบินมากรุงเทพฯ ทุกวัน

เมษายน 2515

แอร์ฟรานซ์ใช้เครื่องบินโบอิง 747 ๒ เที่ยวบินต่อสัปดาห์จากทั้งหมด 7 เที่ยวบิน

พฤศจิกายน 2518

เปิดให้บริการขนส่งสินค้า ๑ เที่ยวบินต่อสัปดาห์ โดยเครื่องบินโบอิง 707 เพลลิแกน

เมษายน 2521

แอร์ฟรานซ์ให้บริการทุกเที่ยวบินด้วยเครื่องบินโบอิง 747 แบบคลาสสิก

เมษายน 2522

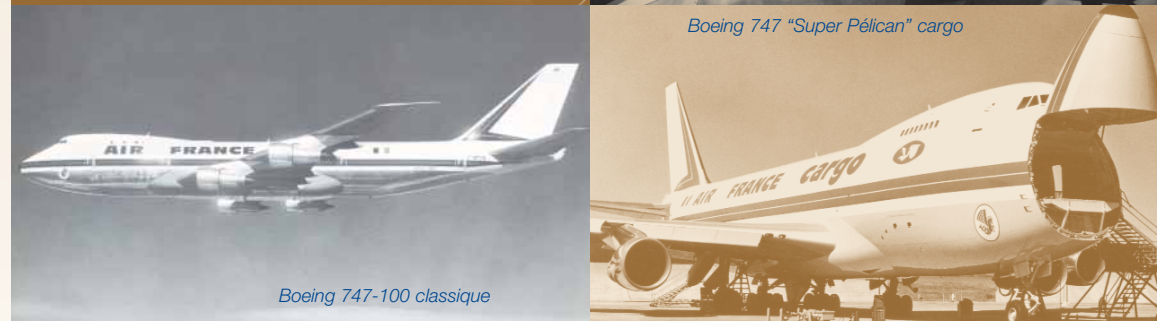
นอกจากให้บริการด้วยเครื่องบินโบอิง 747 แบบคลาสสิกทุกวันแล้ว ยังมีบริการขนส่งสินค้าอีก ๓ เที่ยวบินต่อสัปดาห์ โดยเครื่องบินเพลลิแกน ระหว่างฤดูหนาวปี 2522-2523 ได้มีการทดแทนเครื่องบิน 707 ซึ่งใช้ขนส่งสินค้า ๓ เที่ยวบินต่อสัปดาห์ด้วยเครื่องบินขนส่งสินค้าโบอิง 747 ซูเปอร์เพลลิแกน

เมษายน 2530

เที่ยวบินขนส่งผู้โดยสาร 6 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ให้บริการด้วยเครื่องบินโบอิง 747 คอมบิ และมีหนึ่งเที่ยวบินที่บินตรงโดยไม่แวะพักที่ใดระหว่างกรุงเทพฯ-ปารีส ใช้เวลาเดินทาง 11 ชั่วโมง 45 นาที



Boeing 707 "Pélican" cargo



Boeing 747 "Super Pélican" cargo



Boeing 747-100 classique

Boeing 747-400

Avril 1990

Air France opère 8 fréquences hebdomadaires via Bangkok, toutes en Boeing 747 combi.

Avril 1995

Retour au vol quotidien avec introduction du quadriréacteur Airbus 340-300.

Avril 1996

Le vol quotidien entre Bangkok et Paris est sans escale.

Avril 1997

Les Boeing 747-400 remplacent les Airbus 340-300.

Avril 2000

Les 7 vols quotidiens Paris-Bangkok sans escale sont tous opérés en Airbus 340-300. A partir de cette date, l'airbus 340-300 (252 passagers) effectue les vols de la saison été et le Boeing 747-400 (395 passagers) ceux de la saison hiver.

Avril 2004

La croissance du trafic autorise la poursuite de l'exploitation en Boeing 747-400 du vol quotidien sans escale Paris Bangkok, prolongé vers Manille.

เมษายน 2533

แอร์ฟรานซ์ให้บริการ 8 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ผ่านกรุงเทพฯ โดยใช้เครื่องบินโบอิง 747 คอมบิทั้งหมด

เมษายน 2538

กลับมาให้บริการวันละหนึ่งเที่ยวบินอีกครั้ง โดยเริ่มใช้เครื่องบินไอพ่น 4 เครื่องยนต์แอร์บัส 340-300

เมษายน 2539

บินตรงทุกวันระหว่างกรุงเทพฯ และปารีส

เมษายน 2540

นำเครื่องบินโบอิง 747-400 มาแทนที่แอร์บัส 340-300

เมษายน 2543

เที่ยวบินประจำวันทั้ง 7 เที่ยวบินตรงระหว่างปารีสและกรุงเทพฯ ให้บริการด้วยเครื่องบินแอร์บัส 340-300 (ผู้โดยสาร 252 คน) ในฤดูร้อน และใช้เครื่องบินโบอิง 747-400 (ผู้โดยสาร 395 คน) ในฤดูหนาว

เมษายน 2547

เนื่องจากการเดินทางที่เพิ่มขึ้นทำให้สามารถนำเครื่องบินโบอิง 747-400 มาให้บริการบินตรงระหว่างปารีสและกรุงเทพฯ ได้โดยขยายเส้นทางไปถึงมะนิลา

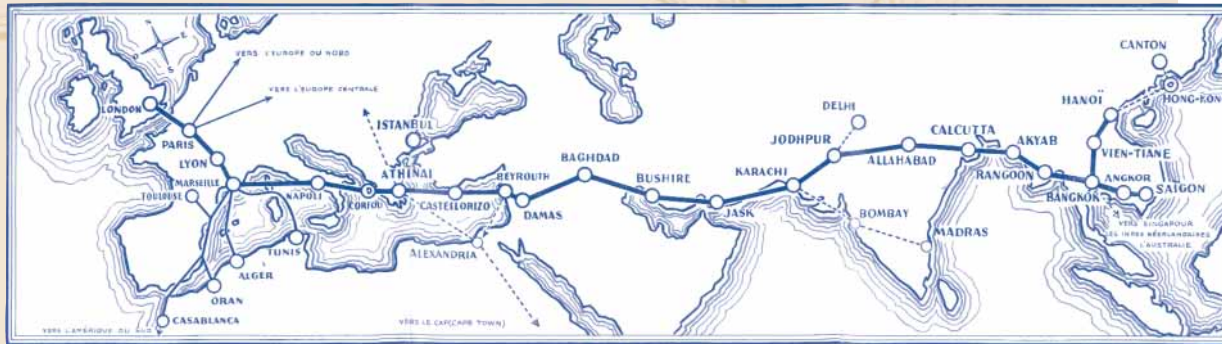


Couverture d'un dépliant présentant la ligne Nogues d'Extrême-Orient (1948)

หน้าปกแผ่นพับซึ่ง ด้ง ำหนำงบินของ โนแกช ำตะวันออกไกล (2491)

Ligne Air France d'Extrême-Orient (Hiver 1935-36)

ำหนำงแอร์ฟรานซ์ ำตะวันออกไกล (ฤดูหนาว2478-79)



ยุคบุกเบิก : ปีพ.ศ.2467 ถึงพ.ศ.2496
 ำหนำงบินของโนแกช

Les pionniers : 1924-1953 La ligne Nogues

L'histoire des cinquante ans de desserte continue de Bangkok par Air France se doit de rappeler tous les hauts faits des pionniers de la ligne, qui ont œuvré à sa construction et préparé ainsi l'exploitation d'aujourd'hui.

La fin de la première guerre mondiale libère des milliers d'avions et de pilotes. Plusieurs raids se succèdent dès 1919 avec Poulet et Benoit qui, partis d'Issy-les-Moulineaux le 14 octobre à bord d'un Caudron G4, arrivent à Rangoon quarante-sept jours plus tard. Pelletier Doisy, décollant de Villacoublay le 24 avril 1924 à bord d'un Breguet 19, atteint Bangkok puis Tokyo le 9 juin.

ประวัติการบินมาที่กรุงเทพฯ ติดต่อกันมาเป็นเวลา 50 ปี ของแอร์ฟรานซ์ ทำให้สมควรจะกล่าวถึงผลงานที่ ำค้ำชูของบุกเบิกดำเนินการบิน ซึ่งได้ทรุขทางและเตรียมการ ำหรับธุรกิจในปัจจุบัน

การัน ำลงของ งครามโลกครั้งที่หนึ่งถือเป็นการปลดปล่อยเครื่องบินและนักบินนับพัน มีบุกเบิก ำหนำงการบินหลายราย เริ่มตั้งแต่ปี 2462 ปีเลต และ เบนัวต์ ออกเดินทางจากอัสซี-เล ำ-มูลีเนอเมื่อวันที่ 14 ตุลาคม โดยใช้เครื่องบินโคดรอน จี4 ใช้เวลาเดินทาง ำบเจ็ดวันถึงย่างกุ้ง แพลตือร์ตัวซี บินขึ้นจากวิลลาคูบลีเมื่อวันที่ 24 เมษายน 2467 ด้วยเครื่องเบรอกต์ 19 เดินทางมายังกรุงเทพฯ และถึงโตเกียวในวันที่ 9 มิถุนายน



Hydravion Schreck (1926)

เครื่องบิน สะเทินน้ำเชเรค (2469)

Un homme a particulièrement marqué cette période : **Maurice Noguès**. Ancien chef pilote de la compagnie CIDNA, il rejoint la Compagnie des Messageries Transaériennes. Le 30 août 1926, il pilote un petit hydravion Schreck qui décolle d'Argenteuil et fonce vers le sud pour un vol de reconnaissance Paris-Athènes, avec son mécanicien et coéquipier Morin.

L'épopée des lignes aériennes vers l'Extrême-Orient vient de commencer et Maurice Noguès lui donnera son nom.

En octobre 1927, Noguès effectue le premier vol d'étude d'une ligne vers l'Extrême-Orient : Marseille/La Ciotat – Naples – Corfou – Athènes – Castelrosso – Famagouste – Beyrouth pour le compte de la compagnie Air Union Lignes d'Orient qui a succédé en mars 1927 aux Messageries Transaériennes.

Le 7 novembre 1927, le lieutenant-colonel Leblanc effectue, en compagnie du sous-lieutenant Discours, un raid Hanoï – Bangkok et porte un message du gouverneur général d'Indochine au nouveau roi de Siam.

Le 16 décembre 1929, la compagnie régionale Air Asie ouvre en Potez 32 la liaison postale Bangkok-Saïgon. Le voyage dure deux jours.

En 1930, du 12 février au 9 mars, soit 23 jours, Maurice Noguès effectue à bord d'un Farman 190 un voyage d'étude entre Paris et l'Indochine, avec escale à Bangkok. Un pilote de la ligne, Jean Hennequin, futur chef pilote d'Air Orient, décrit les conditions du voyage :

" Nous partions le matin vers deux ou trois heures et dix à treize de vol seront utilisées pour atteindre l'étape du soir, effectuées dans des conditions où les deux facteurs principaux étaient le relief et le vent, desquels dépendaient les conditions de température. La vitesse propre des appareils oscillait entre 130 et 150 km/h. Les vents moyens d'ouest étant d'environ 30 à 40 km/h, la nécessité de voler en "rase-

Maurice Noguès



มี ภาพบุรุษท่านหนึ่งซึ่งควรกล่าวถึงเป็นพิเศษ ำหรับระยะเวลาดังกล่าวได้แก่ มอริ โนแกซ ซึ่งเมื่อติดหัวหน้านักบินของบริษัทขึ้นมาได้เข้ามาทำงานกับบริษัทขนส่งทางอากาศ เมื่อวันที่ 30 สิงหาคม 2469 เขาได้ขับเครื่องบิน สะเทินน้ำเชเรคขึ้นจากอาร์ของเดย และบินลงใต้ เพื่อบิน ำรวจ เส้นทางปารีส -เอเธน ำ โดยมีโมแรงเป็นช่างเครื่องยนต์และลูกเรือ ความยิ่งใหญ่ของ ายการบินไปดินแดนตะวันออกไกลได้เริ่มขึ้นแล้วและ เส้นทางนี้จึงได้ชื่อมาจาก มอริ โนแกซ

ในเดือนตุลาคม 2470 โนแกซได้ทำการบิน ำรวจเป็นครั้งแรก ำหรับ เส้นทางไปยังตะวันออกไกล มาร์ไซย์/ลาซิโอตตี เนเปิ้ล ำ กอร์ฟู เอเธน ำ กา เตลรอซซี ฟามากุซตี เบรุต ให้กับ แอร์ยูเนียน ายตะวันออกซึ่งได้ทำธุรกิจต่อจากบริษัทขนส่งทางอากาศในเดือนมีนาคม 2470

7 พฤศจิกายน 2470 พันโทเลอบลอง ได้ทำการบินทดสอบ ร่วมกับร้อยตรีดีกูร์จากฮานอยมากรุงเทพฯ เพื่อทูลเกล้าฯ ถวาย ำ นจากผู้ ำ เจริญราชการแห่งอินโดจีนแต่พระบาท มเด็จพระเจ้าอยู่หัว พระองค์ใหม่ ของ ยามประเทศ

16 ธันวาคม 2472 แอร์เอเชียซึ่งเป็น ายการบินในภูมิภาค ได้เริ่มการบินเพื่อกิจการไปรษณีย์ระหว่าง กรุงเทพฯ กับไซงอน โดยใช้เครื่องบินไปเต 32 ใช้เวลาในการบิน สองวัน

ในปี 2473 ตั้งแต่วันที่ 12 กุมภาพันธ์ ถึง 9 มีนาคม เป็นเวลา 23 วัน มอริ โนแกซได้ทำการบิน ำรวจ เส้นทางระหว่างปารีส ถึงอินโดจีน โดยเครื่องบินเฟาร์แมน 190 แวะพักที่กรุงเทพฯ นักบินในเที่ยวบินนี้ ของ เอ็นแกง ซึ่งเป็นหัวหน้านักบินของแอร์โอเรียนท์ในภายหลังได้เล่าถึง ภาพการเดินทางไว้ดังต่อไปนี้ "เราออกเดินทางตอนเช้าเวลาประมาณ หนึ่งหรือ ำ นนาฬิกา และลงจอด 10 ถึง 13 ครั้ง ก่อนจะถึงตอนเย็น ซึ่งการบินใน ถานการณ์ดังกล่าวมีปัจจัย ำคัญ องประการคือความ รุงและลม และปัจจัยเหล่านี้ ขึ้นอยู่กับอุณหภูมิ ความเร็วของเครื่องเปลี่ยนแปลงอยู่ระหว่าง 130 ถึง 150 กม./ชม. แรงลมตะวันตก เฉลี่ยที่ประมาณ 30 ถึง 40 กม./ชม. ทำให้มีความจำเป็นที่ต้องบินแบบเฉียดยอดไม้ ความ รุงไม่ควรเกิน 300-400 เมตร



mottes " s'imposait, 300 à 400 m étant une altitude à ne pas dépasser. A ces altitudes et même beaucoup plus haut, une turbulence incessante aggravait les conditions de vol qui durait de neuf à treize heures par jour.

Les escales de route ne disposaient pas de mécanicien. L'entretien devait être donc fait par le mécanicien navigant, aidé en cela par le pilote et radio qui mettaient la main à la pâte ! Un tout petit lot de pièces de secours se trouvait à bord. Pour les pièces plus importantes, une entente sera réalisée avec la KLM qui avait les mêmes avions et moteurs que nous, consistant en un dépôt, dans chaque escale, de pièces de rechange dans lesquelles nous pouvions puiser. Les mécaniciens des deux compagnies possédaient les clés de ces coffres qui étaient réalimentés par le premier appareil suivant. "

Jean Hennequin, à nouveau, relate ainsi l'étape Rangoon-Bangkok :

" Maintenant il faut rallier Bangkok. Ce n'est pas que la distance soit tellement grande : 580 km à franchir, ce qui ne nécessitait que 4h30 de vol (on y a mis 6h30). Mais là, il y a un obstacle non négligeable à franchir : la chaîne birmane-siamoise... La montagne est couverte de forêts, avec des sommets sur la route, de 2000 à 2600 mètres. Ces hauteurs pour le petit Farman 190 ne sont pas négligeables, de même pour les Fokker qui assureront la ligne pendant de longues années (1931-1938) et plafonneront avec leurs trois moteurs à 3400 m... Et puis toutes ces difficultés ne seraient que routine s'il n'y avait pas la mousson... Les montagnes passées, l'immense plaine siamoise est abordée à la rivière Me Klong la bienvenue puisqu'elle annonce Bangkok... Il y a de l'eau partout. Et naturellement des rizières à l'infini. Assez curieusement l'on ne voit pas de routes dans la plaine. Il y a toutefois un chemin de fer qui va à Pitsanoulok, qui se trouve à 400 km au nord. Pays également des pagodes, c'est

ที่ความ ุงระดับนี้และ ุงขึ้นไปมี ังรบกวนไม่หยุดหย่อนทำให้ ภาพการบินวัน ละ 9 ถึง 13

ชั่วโมง ย่ำแย่ลง ไม่มีช่างเครื่องยนต์ในที่แวะจอดพัก การซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องต้องใช้ช่างคนที่เดินทางไปด้วย โดยมีนักบินและพนักงานวิทยุช่วยด้วย มีชิ้น ่วนอะไหล่จำนวนมากซึ่งอยู่บนเครื่องบินด้วย ่าหรับอะไหล่ที่มีขนาดใหญ่ ได้มีการตกลงกับเคแอลเอ็ม ซึ่งมีเครื่องบินและเครื่องยนต์แบบเดียวกันกับเรา ให้มีการเก็บอะไหล่เหล่านี้ไว้ที่จุดแวะพักซึ่งเรา ามารถนำมาใช้ได้ ช่างเครื่องของทั้งสอง มิกญแจกล่องอะไหล่เหล่านี้เมื่อใช้ชิ้น ่วนใดแล้ว เครื่องบินที่จะไปแวะจอดที่นั่นหลังจากนั้นจะนำอะไหล่ดังกล่าวไปใ คิน

ของ เอ็นแกง ได้เล่าให้ฟังถึงการบินระหว่างย่างกุ้งและกรุงเทพฯ อีกครั้งว่า "ตอนนี้ต้องบินไปกรุงเทพฯ แล้ว ระยะเวลาที่ต้องบินไม่ไกลเท่าไรคือ 580กม.

ใช้เวลาบินเพียง 4.30 ชม. (เราใช้เวลา 6.30 ชม.) มีอุป รคที่ ่าคัญที่จะต้องข้ามคือเทือกเขากั้นระหว่างพม่ากับ ยามภูเขาปกคลุมด้วยป่า มียอดเขา ุง 2,000 ถึง 2,600 เมตร ความ ุงระดับนี้ ่าหรับเครื่องเล็กๆ อย่างฟาร์ม

190 มีความ ่าคัญไม่ใช่น้อย แม้แต่ ่าหรับเครื่องฟ็อกเกอร์ ซึ่งบินในน ้นทางนี้เป็นเวลา (2474 ถึง 2479) และหากบินด้วยเครื่องยนต์ ามเครื่องจะบินได้ ุงถึง 3,400 เมตร

ก็เป็นปัญหาได้เช่นกัน .. อีกประการหนึ่ง ความยากลำบากเหล่านี้เป็น ึ่งที่เกิดขึ้นประจำอยู่แล้วหากไม่มีลมม รุม... เมื่อผ่านภูเขาไปแล้วจะเป็นที่ราบกว้างใหญ่ไพศาลของ ยาม มีแม่น้ำโขงอยู่ด้านข้าง ซึ่งเรารู้ ักยินดีเมื่อมองเห็นเพราะแ ดงว่ากรุงเทพฯอยู่ไม่ไกล มีน้ำอยู่เต็มไปหมด

และมีน้ำข้าว ุดลูกหลูดตาแต่ ึ่งที่น่าแปลกคือเรามองไม่เห็นถนนในที่ราบน ้นเลย

มีทางรถไฟไปพิษณุโลกซึ่งอยู่ห่างไปทางเหนือ 400 กม. ที่นี่เป็นแผ่นดินของเจดีย์อีกด้วย



celle de Nakhon Pathon, à 60 km de Bangkok, qui nous guidera aussi, souvent, pour trouver le terrain de Don Muang, moitié civil, moitié militaire, situé à une quinzaine de kilomètres au nord de la ville. Ce terrain, déjà assez grand pour l'époque, Noguès n'aura aucune difficulté pour s'y poser. Mais grand sera son étonnement lorsqu'il voudra rejoindre la ville : pas de route. La voie ferrée étant en bordure du terrain, il lui suffira d'attendre le premier passage du train qui s'arrêtera spécialement pour lui et ses compagnons ! "

Le 17 janvier 1931, la ligne Marseille-Saigon est ouverte par Air Orient, nouvelle compagnie créée par la fusion, le 30 août 1930, d'Air Union Lignes d'Orient et Air Asie.

De Paris, les passagers prennent le train jusqu'à Avignon, où un autocar les conduit jusqu'à Marseille-Marignane. Les vols entre Marseille et Beyrouth sont assurés par un hydravion bimoteur, le CAMS-53 pour le trafic postal, et par le monomoteur Farman F190 d'une capacité de 4 passagers. Les escales successives sont : Naples, Corfou, Athènes et Castelrosso. L'étape de Beyrouth à Damas ensuite est effectuée par la route.

Fokker VII (1932-1939)



Hydravion CAMS 53 (1930-1938)

พระปฐมเจดีย์ ซึ่งอยู่ห่างจากกรุงเทพฯ 60 กม. เป็นเครื่องบินซีท่างไทรามุ่งหน้าไปตอนเมือง ซึ่งเป็นนามบินกึ่งพาณิชย์กึ่งทหาร ตั้งอยู่ห่างไปประมาณ ับหากไกลเมตรทางเหนือของเมือง พื้นที่นี้กว้างขวางพอ มควร ่าหรับ มัยนั้น โนแกซจึงไม่มีปัญหาที่จะลงจอด แต่เขารู้ ักแปลกใจ เป็นอย่างยิ่ง เมื่อต้องการเดินทางเข้าเมืองกล่าวคือไม่มีถนน มีทางรถไฟอยู่ด้านข้างของ นามบิน เขาเพียงแต่ไปคอยรถไฟขบวนแรกที่จะผ่านมาซึ่งจะจอดเป็นพิเศษเพื่อรับเขาและเพื่อนร่วมทีมของเขา!

17 มกราคม 2474 แอร์โอเรียนท์ ายการบินใหม่ซึ่งเกิดจากการควบรวมกิจการระหว่างแอร์ยูเนียน

ายตะวันออกกับแอร์เอเชียเปิดบริการ ันทางบินระหว่างมาร์ไซย์และไซ่ง่อน โดยผู้โดยสารเดินทาง โดยรถไฟจากปารี ไปถึงอวียงจะมีรถโดยสารมารับไป ังที่มาร์ไซย์-มาริยาน การบินระหว่างมาร์ไซย์

และเบรุตใช้เครื่องบิน ึ่งที่นั่ง ้องเครื่องยนต์ เครื่องคาม ์-53 ่าหรับขบวน ังประโยชน์กึ่งที่และ ไซเครื่องบินเครื่องยนต์เดียว ฟาร์มเนน เอฟ190 ที่บรรทุกผู้โดยสารได้ 4 คนมีการแวะพักใน ถานที่ต่อไปนี้

เนเปิล อร์ฟูเอเธน ์และกา เตลรอซโซ ันทางระหว่างเบรุตและดามั ักเดินทางโดยทางรถยนต์

Les étapes suivant Damas sont opérées avec un trimoteur, le Fokker VII - imposé par les difficultés du parcours et la nécessité d'assurer aux passagers le maximum de sécurité dans les régions désertiques. Les escales successives sont Bagdad, Bouchir, Djask, Karachi, Jodhpur, Allahabad, Calcutta, Akyab, Rangoon, Bangkok avant la destination finale Saïgon.

Le service est bimensuel, avant de devenir hebdomadaire le 23 avril 1932.

La "route des Indes" longue de plus de douze mille kilomètres fait franchir en dix jours huit fleuves, onze mers, treize chaînes de montagnes et trois déserts.

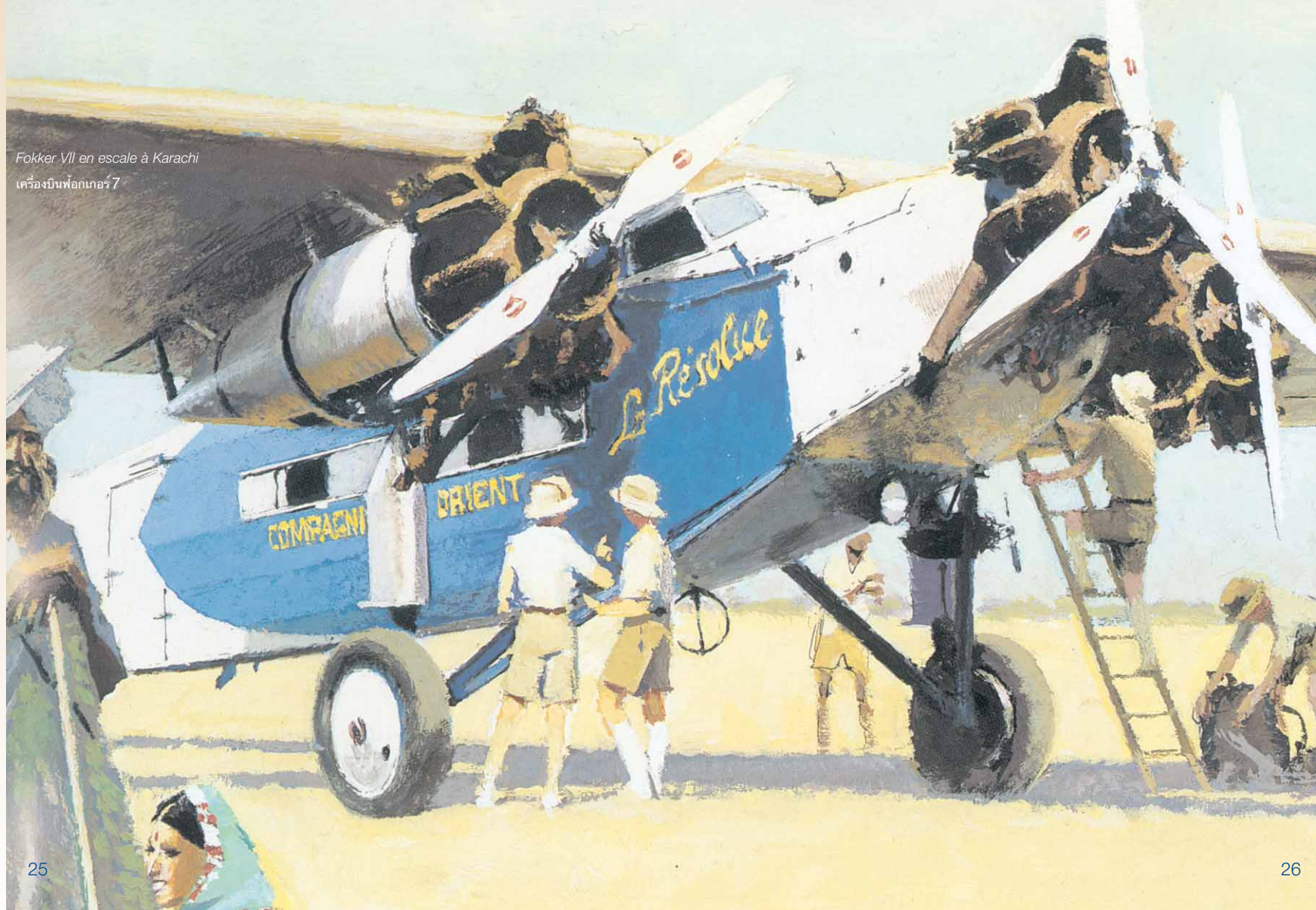
Les vols s'effectuent de jour en longeant au maximum les côtes. Pendant les escales de nuit, passagers et équipages se rendent au même hôtel - l'hôtel Trocadero à Bangkok, quand la nuit l'impose.

L'horaire d'Air France de l'hiver 1933-1934 fait la promotion de ses vols sur l'Extrême Orient :

" Les cabines sont équipées de confortables fauteuils et disposent d'une toilette et d'un lavabo. La vitesse de nos avions nous permet de limiter la durée quotidienne du vol à quelques heures, évitant ainsi de provoquer la fatigue de nos passagers et leur donnant beaucoup de temps libre pour visiter les sites intéressants de la ligne (Naples, Athènes, Rangoon, Bangkok, Angkor -en option) ".

La représentation d'Air France en Thaïlande est assurée par la société Aerial Transport Cy of Siam Ltd, située à Surowangs Road.

Le 20 novembre 1932, la liaison postale Bangkok-Hanoï en monomoteur Farman 190 est ouverte, avec un parcours de 6 heures.



Fokker VII en escale à Karachi
เครื่องบินฟ็อกเกอร์ 7

การเดินทางต่อจากดามัสกัส ใช้เครื่องบินสามเครื่องยนต์ฟ็อกเกอร์ 7 ซึ่งต้องใจเนื่องจากความยากลำบากในการเดินทางและความจำเป็นที่ต้องมั่นใจว่าผู้โดยสารจะปลอดภัย สูงสุดในเขตทะเลทรายจุดที่แวะพักมีตั้งต่อไปที่แบกแดด บูเชียร์ ตาจี ตักราจิจิตปูร์อัลลาฮาบัด กัลกัตตา อัคฮับ ย่างกุ้ง กรุงเทพฯ ก่อนถึงจุดหมายปลายทางที่ไซ่ง่อน เปิดบริการเดือนละ สองเที่ยวก่อนที่จะเป็น ปีศาจทะเลหนึ่งเที่ยว ในวันที่ 23 เมษายน 2475

เส้นทางสายอินเดียมีความยาวถึงหนึ่งหมื่นสองพันกิโลเมตรในระหว่างการเดินทางในวันเดินทางข้ามแม่น้ำแปด ทะเล ิบเอ็ดแห่ง เทือกเขา ิบามลูกและทะเลทรายอีก สามแห่ง

การบินในระหว่างวันจะเสาะชายฝั่งให้มากที่สุด ในระหว่างแวะพักในตอนกลางคืนผู้โดยสารและลูกเรือพักโรงแรมเดียวกันคือโรงแรมโทรกาเดโรที่กรุงเทพฯ

ในตารางเวลาบินของแอร์ฟรานซ์ในช่วงฤดูหนาวปี 2476-2477 ได้นอเที่ยวบินไปยัง ตะวันออกไกลดังต่อไปนี้

“บนเครื่องบินที่นั่งที่ บายมีห้องนำและอ่างล้างมือ ความเร็วของเครื่องบินของเราทำให้การเดินทางในแต่ละวัน นั้นเพียงไม่กี่ชั่วโมง ทำให้ผู้โดยสารของเราไม่เหนื่อยมากเกินไป และทำให้มีเวลาว่างมากพอที่จะเยี่ยมชม ถิ่นที่ น่าอัศจรรย์ในเส้นทาง (เนเปิ้ล เอเธนส์ ย่างกุ้ง กรุงเทพฯ หรือนครวัด ให้เลือกได้)

บริษัทขนส่งทางอากาศสยาม จำกัดเป็นตัวแทนของแอร์ฟรานซ์ในประเทศไทย ตั้งอยู่ถนน รวงศ์

คำโดยสารในฤดูร้อนปี 2477 จากกรุงเทพฯ ถึงปารีส เป็นเงิน 13,950 ฟรังก์ หรือ 155 ปอนด์ เติร์ลิ่ง

คำโดยสารในฤดูร้อนปี 2477 จากกรุงเทพฯ ถึงปารีส เป็นเงิน 13,950 ฟรังก์ หรือ 155 ปอนด์ เติร์ลิ่ง

วันที่ 20 พฤศจิกายน 2475 ได้เปิดให้บริการขนส่งไปรษณีย์ภัณฑ์ระหว่างกรุงเทพฯ กับฮานอย โดยใช้เครื่องบินเครื่องยนต์เดียวฟาร์แมน 190 ใช้เวลาในการบิน 6 ชั่วโมง

Août 1933, Air Orient est l'une des cinq compagnies aériennes françaises qui fusionnent pour créer Air France. Air France reprend la ligne France-Indochine et dessert ainsi pour la première fois Bangkok, avec un service alors hebdomadaire.

En mars 1935, Bangkok devient le pivot d'un changement de route entre la France et l'Indochine : Saïgon est maintenue et Hanoï devient le véritable terminus de la ligne. Les vols Bangkok-Hanoï font escale à Vientiane et sont opérés en Fokker VII.

4 août 1938, La ligne France-Indochine est prolongée jusqu'à Hong-Kong, après une escale à Fort-Bayard. Le service, transitant à Bangkok, est opéré par le nouveau trimoteur Dewoitine 338, avec une vitesse de croisière de 260 km/h, un rayon d'action de 1950 km, équipé de 12 places et pouvant emporter 400 kg de fret. Le parcours entre la France et l'Indochine prend 7 jours.

2 septembre 1939, Le jour de l'ouverture des hostilités franco-allemandes, Air France suspend tous ses vols dont la desserte d'Extrême-Orient.

11 juin 1946, Air France reprend la ligne d'Extrême-Orient en DC3, puis en DC4, sans faire d'escale à Bangkok.



เครื่องบิน Dewoitine 338

เดือน สิงหาคม 2476 แอร์โอเรียนท์ เป็นหนึ่งในบริษัทการบินของฝรั่งเศส ที่รวมกันเป็นแอร์ฟรานซ์ ให้บริการการบินระหว่างฝรั่งเศส กับอินโดจีน และบินมากรุงเทพฯ เป็นครั้งแรก โดยให้บริการทุก ัปดาห์

เดือนมีนาคม 2478 จุด ำคัญของการเปลี่ยนแปลงนทางการบินระหว่างฝรั่งเศส และอินโดจีน ยังคงมีบริการเที่ยวบิน ุฆ่งอน และสถานอภยกลายเป็นจุดหมายปลายทางของเ นทางบินเที่ยวบินกรุงเทพฯ-ฮานอย จะแวะพักที่เวียงจันทน์และใช้เครื่องบิน ุฆ่งอน 7 เที่ยวบิน

4 ิงหาคม 2481 เ้นทางการบินฝรั่งเศส - อินโดจีนขยายออกไปจนถึงฮ่องกง หลังจากที่แวะพักที่ พอร์ต-บายาร์ การบริการซึ่งผ่านกรุงเทพฯ นี้ ใช้เครื่องบินใหม่ วมเครื่องยนต์ เดอวิติน 338 ซึ่งบินที่ความเร็ว 260 กม. ต่อ ชม. และมีพิ ัยการบินที่ 1950 กม. มี 12 ที่นั่ง และบรรทุก ินคาได้ 400 กก. การเดินทางระหว่างฝรั่งเศส กั บอินโดจีนใช้เวลา 7 วัน

2 กันยายน 2482 วันที่เริ่ม งครามระหว่างฝรั่งเศส กั บเยอรมัน แอร์ฟรานซ์ หยุดให้บริการไปยังตะวันออกไกลทั้งหมด

11 มิถุนายน 2489 แอร์ฟรานซ์เริ่มให้บริการเที่ยวบินอีกครั้ง โดยใช้เครื่องบิน ุฆ่งอน 3 และเปลี่ยนเป็น ดีซี 4 ในภายหลังแต่ไม่ได้แวะพักที่กรุงเทพฯ

En 1947, la mise en place à Saïgon d'un réseau local exploitant des DC3 permet de relier Bangkok au réseau Air France.

Le 22 avril 1947 a lieu la première liaison aérienne Saïgon-Phnom Penh-Bangkok, avec pour équipage le commandant Marcel Guibbert, le radio Maurice Chaboud, le mécanicien Pierre Redon et le chef de cabine Chadelaud.

En mai 1947, la ligne Saïgon-Bangkok fonctionne régulièrement deux fois par mois. Elle deviendra hebdomadaire en 1949.

En 1952, une filiale d'Air France, Air Vietnam, reprend les moyens humains et matériels de son réseau d'Extrême-Orient et dessert toujours Bangkok de Saïgon une fois par semaine en DC3, avec escale à Phnom-Penh.

La représentation d'Air France dans ces années d'après guerre est assurée par Thai Airways Corporation.



Douglas DC3

ปีพ.ศ. 2490 ได้เพิ่ม เ่นทางบินในภูมิภาคจาก ุฆ่งอนโดยใช้เครื่องบิน ดีซี 3 ขยายให้เชื่อมต่อกกรุงเทพฯ เขากับ เ่นทางของแอร์ฟรานซ์

วันที่ 22 เมษายน 2490 ได้เปิดให้บริการการบินระหว่าง ุฆ่งอน-พนมเปญ-กรุงเทพฯ เป็นครั้งแรก โดยมีลูกเรือดังต่อไปนี้ พ ุฆ่งอน นตรีมารแชล กิบแบร์ พนักงานวิทยุ มอริ ชาบูด์ ช่างเครื่องปีแอร์ เรอดง และชาเดอโลด หัวหน้าพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน

เดือนพฤษภาคม 2490 เที่ยวบินระหว่าง ุฆ่งอน-กรุงเทพฯ ให้บริการเป็นประจำเดือนละ ึ่งเที่ยว ในปี 2492 เที่ยวบินนี้ให้บริการทุก ัปดาห์

ปี 2495 แอร์เวียดนาม บริษัทในเครือของแอร์ฟรานซ์ ับพนักงานและอุปกรณ์การทำงานใน วนการให้บริการใน เ่นทางตะวันออกไกลไป และให้บริการระหว่าง ุฆ่งอนและกรุงเทพฯ ัปดาห์ละหนึ่งเที่ยวบิน โดยใช้เครื่องบิน ดีซี 3 และแวะพักที่พนมเปญ ตัวแทนของแอร์ฟรานซ์ ในยุคหลัง งครามคือบริษัทเดินอากาศไทย



AIR FRANCE

LOCKHEED
CONSTELLATION

Dépliant présentant le "Constellation" et vue dite "écorché" de sa cabine (1952)

แผ่นพับแสดงเครื่องบิน "คอน แอสเทลซัน" พร้อมภาพห้องโดยสาร (2495)



Dépliant promotionnel du "Super Constellation" (1953)

แผ่นพับโฆษณาเครื่องบิน "ซูเปอร์คอน แอสเทลซัน"

ยุค มัยใหม่

ปีพ.ศ.2497 ถึงพ.ศ.2547

Les temps modernes : 1954-2004

3

Le 2 juin 1954, Air France dessert à nouveau la Thaïlande en inaugurant une deuxième liaison hebdomadaire Paris-Tokyo. Les escales à l'ouest de Bangkok sont Calcutta, Karachi, Bagdad, Damas, Rome et à l'est, Saigon et Manille.

Le service est assuré en Lockheed L.749 "Constellation", le quadrimoteur le plus performant de l'époque : une vitesse de 480 km/h, une altitude de croisière de 6000 m, avec une cabine pressurisée. Bangkok n'est plus qu'à 33h50 de Paris et 16h50 de Tokyo. Le Constellation compte deux classes : une première, équipée en fauteuils-couchettes et une classe touriste.

Le personnel Air France est réduit : en ville, un représentant local, Monsieur Blondeau, et une secrétaire, Miss Tao, et à l'aéroport, un chef d'escale. L'assistance commerciale est assurée par Thai Airways Corporation. A

เมื่อวันที่ 2 มิถุนายน 2497 แอร์ฟรานซ์ให้บริการมายังประเทศไทยอีกครั้ง โดยเปิดให้บริการเที่ยวที่ ่องในแต่ละ ปัดำระหว่างปารี และโตเกียว จุดที่แวะพักทางตะวันตกของกรุงเทพฯ คือ กัลกัตตาการาจี้ แบกแดดดามัส โรม และทางตะวันออกมีไซ่ง่อนและมนิลา

ให้บริการโดยเครื่องบิน ี่เครื่องยนต์สี่ล้อซีด แอล 749 "คอน แอสเทลซัน" ซึ่งมีประสิทธิภาพ สูง ุดใน มัยนั้นบินด้วยความเร็ว 480กม. ต่อชั่วโมง บินที่ระดับความ ุง 6,000 เมตร มีห้องโดยสาร ที่ปรับความดันอากาศ กรุงเทพฯ อยู่ห่างจากปารี เพียง 33 ชั่วโมง 50 นาที และห่างจากโตเกียวเพียง 16 ชั่วโมง 50 นาที เครื่องคอน แอสเทลซันมีชั้นโดยสาร ึ่งชั้น คือชั้นหนึ่ง ซึ่งมีที่นั่งปรับเอนนอนได้ และชั้นนักท่องเที่ยว บุคคลากรของแอร์ฟรานซ์มีจำนวนน้อยมาก ำนักงานในเมืองมีผู้แทนประจำท้องถิ่นคือ นายบลองโด มีเลซานูการ์ชื่อ นาง วาแคว และมิยาชิ ถานี่หนึ่งคน ประจำ ำนักงานที่ นามบิน บริษัทเดินอากาศไทย เป็นผู้ให้ความช่วยเหลือด้านการตลาด โดยมีมิโอเอซี ซึ่งเป็นต้นตระกูลของบริติชแอร์เวย์ เป็นผู้ให้บริการแก่ผู้โดยสาร ที่ นามบิน

L'aéroport, BOAC, ancêtre de British Airways, fournit l'assistance aux passagers. Le mécanicien de piste est de KLM. Très rapidement, Air France décide d'avoir une assistance passagers autonome, pour éviter les choix du personnel BOAC en cas de simultanéité des touchées des deux compagnies.

En août 1955, M. Blondeau et M. Alauzen, chef d'escale appelé en renfort, s'accordent avec M. Kusa Panyarachum, pour créer une société d'assistance, World Travel Service, qui, en un mois, recrute et forme agents de trafic et hôtesses d'accueil et remplace BOAC. Le mécanicien KLM reste jusqu'à la mise en place permanente de mécaniciens Air France quelques années plus tard.

World Travel Service élargira rapidement ses compétences, pour devenir en octobre 1955 agent général (ventes et réservations) d'Air France en Thaïlande, l'agence est dirigée par l'épouse de l'agent général, Mme Suphanee Panyarachum. La famille Panyarachum sera étroitement liée à Air France, puisque un frère Chat sera salarié d'Air France et animera la promotion des ventes de 1956 à 1986.

ช่างเครื่องบินผู้วิ่งคือช่างของเคแอลเอ็ม หลังจากนั้นไม่นาน แอร์ฟรานซ์ตัดสินใจที่จะให้บริการ ผู้โดยสารเองเพื่อหลีกเลี่ยงการเลือกใช้พนักงานของ บีโอเอซี ในกรณีที่เครื่องบินของทั้ง สองบริษัท หลงจอดพร้อมกัน ในเดือน ิงหาคม 2498 นายบลองโดและนายอโลซของ นาย ถานีซึ่งได้รับการร้องขอให้มาช่วยงาน ได้ตกลงกับ นายกุศปันยารชุนก่อตั้งบริษัท เวิลด์ทราเวลเซอร์วิซ เพื่อให้บริการซึ่งภายในเวลาหนึ่งเดือนได้รับ มี ครและฝึกพนักงานดานการขน ึ่งและพนักงานต้อนรับ ให้ทำหน้าที่แทนบีโอเอซี ช่างเครื่องบินของเคแอลเอ็ม ยังคงทำหน้าที่จนกระทั่งแอร์ฟรานซ์มีช่างเครื่องบินของตนเองเป็นการถาวรในอีก ึ่ง ามปีต่อมา เวิลด์ทราเวลเซอร์วิซ เพิ่มขีดความสามารถของบริษัท อย่างรวดเร็ว จนกระทั่งในปี 2498 ได้เป็นตัวแทนทั่วไป (ชายและ ารองที่นั่ง) ของแอร์ฟรานซ์ในประเทศไทย นาง ุพรรณิ ปันยารชุน ภรรยาของตัวแทน เป็นผู้บริหารบริษัท ด้วยตนเอง ครอบครัวยังคงเกี่ยวข้องกับแอร์ฟรานซ์ โดยน้องชายคนหนึ่งคือ ชัช เป็นพนักงานของแอร์ฟรานซ์ ทำหน้าที่ ึ่งบริการขายอยู่ระหว่างปี 2499 ถึง 2529



Lockheed L. 1049 "Super Constellation" :

(1) compartiment-lits

(2) cabine première avec fauteuils-couchettes

ลือคคิต แอล 1049 "ซูเปอร์คอน แดลเลชั่น"

(1) ตู้นอน

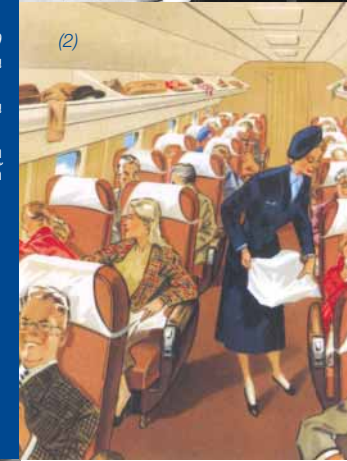
(2) ห้องโดยสารชั้นหนึ่ง พร้อมที่นั่งปรับเอนนอนได้

"Constellation" à l'atterrissage (1951)

เครื่อง คอน แดลเลชั่นในขณะร่อนลงจอด (2494)



(1)



(2)

Fauteuils-couchettes de "Super Constellation"

ที่นั่งปรับเอนนอนได้ในเครื่อง ซูเปอร์คอน แดลเลชั่น

Le 3 avril 1955, une deuxième fréquence via Bangkok est mise en place entre Paris et Tokyo, avec le même appareil, le Constellation, mais avec deux escales intermédiaires en moins (Bagdad et Calcutta). Bangkok est ainsi reliée à l'ouest à Calcutta (1 fréquence), Karachi (2), Bagdad (1), Beyrouth (2), Rome (2), Paris (2), et à l'est à Saigon (2), Manille (2 mais sans droit de trafic) et Tokyo (2). Un service de luxe est introduit sur ce deuxième vol, le service "Champs Elysées".

En novembre 1955, ce sont 3 vols par semaine qui transitent à Bangkok, dont deux opérés par le dernier-né de la famille Lockheed, le L.1049 Super Constellation, ou super G. Cet appareil est plus rapide (530 km/h au lieu de 480 km/h) et plus grand (capacité maximale de 92 passagers au lieu de 62). Son équipement est encore plus confortable : sa première classe est équipée de fauteuils-couchettes et, nouveauté, d'un compartiment dont les fauteuils se transforment en lits (moyennant un supplément, naturellement).

Les escales desservies sont, à l'ouest de Bangkok : Calcutta (1 vols), Karachi (3), Bagdad (1), Damas (1), Beyrouth (1), Francfort (1), Rome (2) et à l'est : Saigon (3) Manille (2) et Tokyo (2).

วันที่ 3 เมษายน 2498 ได้มีการให้บริการเที่ยวบินเที่ยวที่ ึ่งในรอบ ัปดาห์ระหว่างปารีส และโตเกียวผ่านกรุงเทพฯ โดยใช้เครื่องบิน แดลเลชั่นเช่นกัน แต่มีจุดแวะพักลดลง ึ่งแห่ง (แบกแดดและกัลกัตตา) กรุงเทพฯ เชื่อมต่อทางตะวันตกกับกัลกัตตา (1 เที่ยวบิน) การากิจ (2 เที่ยวบิน) แบกแดด (1 เที่ยวบิน) เบรุต (2 เที่ยวบิน) โรม (2 เที่ยวบิน) ปารีส (2 เที่ยวบิน)

และทางตะวันออกกับไซ่ง่อน (2 เที่ยวบิน) มนนิลา (2 เที่ยวบิน แต่ไม่มี ัทธิรับ ึ่งโดย าร) และโตเกียว (2 เที่ยวบิน) ได้มีการนำ นอบริการแบบหรูหรา ในเที่ยวบินที่ ึ่งนี้ เรียกรูปแบบบริการว่า ึ่งของเซลิเซ่

เดือนพฤศจิกายน 2498 มีเที่ยวบินที่มาจากกรุงเทพฯ ัปดาห์ละ 3 เที่ยวบิน ึ่งเที่ยวให้บริการด้วยเครื่องบินรุ่นล่าสุดของตระกูลลือคคิต คือเครื่องบินแอล 1049 ซูเปอร์คอน แดลเลชั่น หรือ ซูเปอร์จี เครื่องบินแบบนี้มีความเร็ว ึ่งกว่า (530 กม. ต่อ ชม. แทนที่จะเป็น 480 กม. ต่อ ชม.)

และใหญ่กว่า (บรรทุกผู้โดยสารได้ ึ่ง 92 คนแทนที่จะเป็น 62 คน) อุปกรณ์ต่างๆ ะดวก ายกว่า ึ่งนี้ผู้โดยสารชั้นหนึ่งปรับเอนนอนได้ และที่เป็นของใหม่คือ ามารถปรับเป็นห้องโดยสารที่มีที่นั่งปรับเอนเป็นเตียงนอนได้ (ซึ่งก็ต้องเพิ่มค่าธรรมเนียม)

จุดที่แวะพักมีดังนี้ ทางตะวันตกของกรุงเทพฯ มีกัลกัตตา (1 เที่ยวบิน) การากิจ (3 เที่ยวบิน) แบกแดด (1 เที่ยวบิน) ตามี กั (1 เที่ยวบิน) เบรุต (1 เที่ยวบิน) แฟรงก์เฟิร์ต (3 เที่ยวบิน) มนนิลา (2 เที่ยวบิน) และโตเกียว (2 เที่ยวบิน)

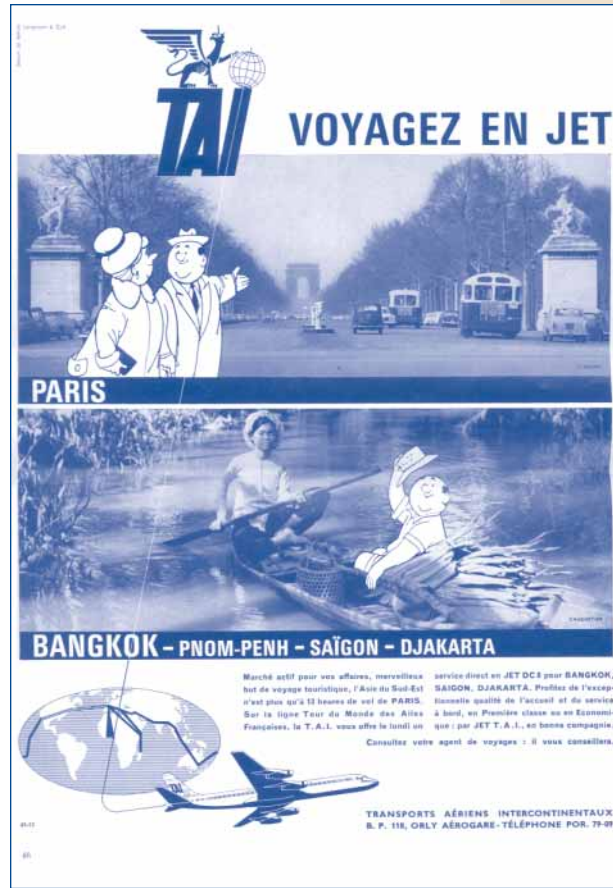
On voit apparaître une des caractéristiques des lignes d'Extrême-Orient desservant la Thaïlande : la multiplicité des escales reliées à Bangkok, à l'est comme à l'ouest, dépendant à la fois des rayons d'action des avions utilisés (ils seront de plus en plus longs), des potentiels de trafic passagers et fret (toujours croissants et liés tant au développement des relations économiques que touristiques) et des autorisations de trafic accordées par les autorités civiles aéronautiques des pays concernés. Dans le cas de la Thaïlande, les autorités ont eu une approche très libérale du développement du transport aérien international. Sur le plan commercial, le réseau de ventes, la clientèle et le personnel d'Air France ont su s'adapter à cette diversité changeante et contribuer à la consolidation économique des lignes en utilisant au maximum le potentiel de vols offerts au départ de Bangkok. A cette même date, l'aéroport de Don Muang occupe de nouveaux locaux et se dénomme désormais Bangkok Airport.

En été 1956, jusqu'en été 1957, un service spécial, complémentaire du service "Champs Elysées", est mis en place, l'"Eastern Epicurien", sur deux des vols.

En été 1957, 4 vols hebdomadaires desservent Bangkok. Les escales intermédiaires sont : Rangoon (1 vols) Delhi (2) Karachi (4) Téhéran (4) Tel Aviv (1) Istanbul (2) Prague (2) Rome (2) et à l'est : Saigon (4) Hong Kong (2) Manille (2) et Tokyo (2).

จะเห็นได้ว่าลักษณะประการหนึ่งของการบินมายัง ตะวันออกไกล โดยผ่านประเทศไทยคือการที่มีจุดแวะพัก หลายแห่งซึ่งเชื่อมต่อกับกรุงเทพฯ ทั้งทางตะวันออกและ ทางตะวันตก ขึ้นอยู่กับ พิจารณารับของเครื่องบินที่ใช้ (ซึ่งจะไปไกลขึ้นเรื่อยๆ) และศักยภาพด้านการขนส่ง ทั้ง ผู้โดยสารและสินค้า (ซึ่งเพิ่มขึ้นอย่าง มา่ เมื่อโดยมี ัน ันที่สัมพันธ์กับการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและด้านการท่องเที่ยว) และการอนุมัติให้ทำการบินได้โดยหน่วยงานราชการด้านการบิน ในแต่ละประเทศ ในกรณีของประเทศไทย ทางราชการมีท่าที่ ที่ค่อนข้าง ึ่งเกี่ยวข้องกับพัฒนาการด้านการขนส่งทางอากาศ ระหว่างประเทศ ในด้านการตลาด เครือข่ายการขายลูกค้า และบุคลากรของแอร์ฟรานซ์ สามารถปรับตัวให้เข้ากับ ความเปลี่ยนแปลงที่หลากหลายอยู่ตลอดเวลาได้เป็นอย่างดี และ มี ันช่วย ้างความเข้มแข็งทางด้านเศรษฐกิจ โดยใช้ศักยภาพที่มีอยู่ให้มากที่สุดเท่าที่จะ ามารถทำได้ ในการบริการด้านการบินจากกรุงเทพฯ และในขณะนั้น นามบินดอนเมืองมีการโยกย้ายไปยังอาคารใหม่และ ไซชื่อวาท้าอากาศยานกรุงเทพฯ

ในฤดูร้อน ปี 2599 จนถึงฤดูร้อน ปี 2500 ได้มีการบริการ พิเศษเพิ่มขึ้นจากรูปแบบการบริการของเซลิเซ่ อีก หนึ่งรายการ คือการบริการที่เรียกว่า อี เทิร์น เอพิคูเรียน ซึ่งให้บริการในเที่ยวบิน 2 ใน 3 เที่ยวบินที่ให้บริการอยู่ ในฤดูร้อนปี 2500 มีเที่ยวบินมายังกรุงเทพฯ ปีละ 4 เที่ยวบิน จุดแวะพักระหว่างทางมีดังต่อไปนี้ ย่างกุ้ง (1 เที่ยวบิน) เดลี (2 เที่ยวบิน) การาจี่ (4 เที่ยวบิน) เตหะราน (4 เที่ยวบิน) เทลอาวีฟ (1 เที่ยวบิน) อี ต้นบูล (2 เที่ยวบิน) ปราก (2 เที่ยวบิน) โรม (2 เที่ยวบิน) และทางตะวันออก มีไซง่อน (4 เที่ยวบิน) ฮองกง (2 เที่ยวบิน) มนิลา (2 เที่ยวบิน) และโตเกียว (2 เที่ยวบิน)



annonce publicitaire du vol TAI Paris-Bangkok-Djakarta (1961)

ประกาศโฆษณาเที่ยวบินของทีเอไอ
เ็นทางปารีส - กรุงเทพฯ - จาการ์ตา
(2504)

En avril 1958, les 4 vols sont tous opérés en Super Constellation. Les lits-couchettes disparaissent !

A l'automne 1959, les horaires d'Air France font apparaître les vols d'Alitalia et de Lufthansa, alors en négociation avec Air France et Sabena en vue d'une création avortée en 1965 d'une association Air Union, ainsi que une double appellation Air France-TAI (AF/TI).

TAI (Transports Aériens Intercontinentaux), autre compagnie internationale française, fusionnera en 1962 avec la 3^e compagnie française, UAT (Union Aéronautique de Transport), devenant UTA (Union de Transports Aériens) avant d'être absorbée par Air France en 1992. Ces trois compagnies partenaires sont représentées commercialement par Air France.

A la même date, TAI, sous numéro de vol TI(AF) dessert Bangkok sur sa ligne Paris-Djakarta. Les escales sont : Francfort, Le Caire, Karachi, Bangkok, Phnom Penh et Djakarta. L'appareil utilisé est le Douglas DC7, équipé en 3 classes : 1^{ère} (couchettes et fauteuils inclinables) et touriste.

En novembre 1960, une innovation majeure apparaît sur les lignes Air France vers Bangkok : l'arrivée du quadriréacteur, le Boeing 707 "Intercontinental". Sa vitesse (900 km/h) son altitude de croisière (10.000 m) et sa capacité (jusqu'à 189 passagers) transforment le paysage aérien.

Pour Bangkok, le nombre de vols tout en étant réduit (3 fréquences au lieu de 4) donne une capacité très supérieure (432 sièges par semaine dans chaque sens, au lieu de 192) avec des parcours beaucoup plus rapides, tant du fait de la vitesse de l'appareil, que de la réduction des escales intermédiaires, désormais non indispensables. Le Boeing 707, même dans ses premières versions, a un rayon d'action de 7000km.

Les Boeing 707 d'Air France sont équipés en deux classes : la Première avec 24 fauteuils en 6 rangées de 4, et l'Economique (nouvelle appellation de la classe touriste) en 20 rangées de deux fois 6 sièges autour d'un couloir.

ในเดือนเมษายนปี 2501 เที่ยวบิน 4 เที่ยวบินใช้เครื่องบินซูเปอร์คอน แดลเลชั่นทั้งหมด ใน ันที่หนึ่งแบบเป็นเตียงนอนไม่ได้ติดตั้งในเครื่องบินรุ่นนี้แต่อย่างใด

ฤดูใบไม้ร่วงปี 2502 ตารางเวลาของแอร์ฟรานซ์มีเที่ยวบินของอิตาลีและลูฟท์ฮันซา

ปรากฏอยู่ด้วย ได้มีการตกลงกันร่วมกับแอร์ฟรานซ์และซาบิน่า เพื่อก่อตั้ง มาคมความร่วมมือ

ด้านการบิน ซึ่งมีชื่อเรียกว่า แอร์ฟรานซ์-ทีเอไอ (เอเอฟ/ทีไอ) ซึ่งได้ล้มเลิกไปในปี 2508 ทีเอไอ (บริษัทขนส่ง ทางอากาศระหว่างคาบ มุท) บริษัทมหาชนอีกบริษัทหนึ่งของฝรั่งเศส ซึ่งในปี

2505 ได้ควบรวมกับบริษัทการบินแห่งที่ ามของฝรั่งเศส คือ ยูเอที (บริษัทขนส่ง ทางอากาศ) ซึ่งต่อมาแอร์ฟรานซ์ได้รวมกิจการเข้ามาในปี 2535 แอร์ฟรานซ์เป็นตัว แทนด้านการค้าของ

บริษัทหุ้น วนทั้ง ามแห่งนี้ในเวลาเดียวกัน ทีเอไอ ซึ่งใช้เที่ยวบินเลขที่ ทีไอ (เอเอฟ) ให้บริการ

บินมากรุงเทพฯ ใน ันทางปารีส -จาการ์ตาจุดแวะพักริมแฟรงก์เฟิร์ต ไคโร การาจี่ กรุงเทพฯ

พจนมเปญ และจาการ์ตาเครื่องบินที่ใช้คือเครื่องดักลาส ดีซี 7 มีชั้นโดยสาร 3 ชั้นคือ ชั้นที่หนึ่ง

(ที่นั่งนอนและที่นั่งเอนได้) และชั้นนักท่องเที่ยว

ในเดือนพฤศจิกายน 2503 นวัตกรรมที่ ้าคัญเกิดขึ้นกับ เที่ยวบินของแอร์ฟรานซ์ที่บินมา

กรุงเทพฯ นั่นคือเครื่องบิน 707 ไอพ่น ้าเครื่องยนต์ อินเตอร์คอนติเนนตัล ความเร็ว (900 กม. ชม.) เพดานบิน (10,000 เมตร) และความจุ (รับผู้โดยสารได้ 189 คน) ได้เปลี่ยนแปลงภาพลักษณ์การเดินทางทางอากาศ

้าหรับกรุงเทพฯ แม้ว่าจำนวนเที่ยวบินจะลดลง (จาก 4 เที่ยวบินเหลือ 3 เที่ยวบิน) แต่ความ ามารถในการบรรทุกผู้โดยสารมีมากกว่าอย่างมาก (432 ที่นั่งต่อ ปีดาท์ ในการเดินทางไปในแต่ละจุดมุ่งหมายแทนที่จะเป็น 192 ที่นั่ง) เดินทางด้วยความเร็ว

สูงกว่ามาก ซึ่งทั้งจากความเร็วของเครื่องบินและการลดจำนวนจุดแวะพักร

ซึ่งไม่จำเป็นอีกต่อไป เครื่องบินโบอิง 707 แม้ในรุ่นแรก ๆ มีพ ิจารณารับถึง 7,000 กม. เครื่องโบอิง 707 ของแอร์ฟรานซ์มีชั้นโดยสาร 2 ชั้นคือ ชั้นที่หนึ่ง มีที่นั่ง 24 ที่นั่ง

เรียง 6 แถว ๆ ละ 4 ที่นั่ง และชั้นประหยัด (ชื่อใหม่ของชั้นนักท่องเที่ยว) เรียง 20 แถว

องฝั่งของทางเดิน ฝั่งละ 3 ที่นั่ง

Les années 1960

Elles sont très importantes pour le développement économique et touristique de la Thaïlande.

Les nouvelles capacités offertes par l'arrivée des quadriréacteurs offrent des perspectives aux exportations (artisanat, animaux vivants, produits agricoles tropicaux tels que fruits et fleurs puis de plus en plus de produits manufacturés), comme aux importations, entraînant à leur tour de plus en plus de voyages d'affaires et d'implantations ainsi que d'investissements étrangers. Deux organismes sont particulièrement actifs, le Board of Trade of Thailand et le Board of the Asian Institute of Technology, dont le représentant d'Air France, Bernard Souny, est membre directeur actif, souvent suivi par ses successeurs. La première Foire du Commerce International de Thaïlande en novembre-décembre 1965 est un grand succès. Pendant sa durée, le Rama Hilton et Air France organisent un " Air France Food Festival " où tous les jours des produits frais en provenance des diverses escales d'Air France (huîtres de France, saumon du Japon, caviar d'Iran, agrumes d'Israël par exemple) sont offerts dans une rue de Rivoli reconstituée.

L'essor touristique de la Thaïlande commence à cette période : la création de nouveaux hôtels dans une destination à la culture, au charme, à la gastronomie et au cadre géographique et climatique reconnus attire des voyageurs du monde entier. Pour Air France, ces années seront également décisives.

ปีพ.ศ. 2503

เป็นปีที่ าคัญมาก ำหรับพัฒนาการด้านเศรษฐกิจ และการท่องเที่ยวของประเทศไทย

ขีดความสามารถใหม่ๆ มาจากเครื่องบินไอพ่น เครื่องยนต์

ทำให้อุตสาหกรรมการส่งออก ดี (งานหัตถกรรม ตัวมีชีวิต ผลิตภัณฑ์ทางการเกษตรจากเขตร้อน เช่นผลไม้และดอกไม้ และผลิตภัณฑ์จากโรงงานเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ) ตลอดจนการนำเข้า ซึ่งทำให้มีการเดินทางเพื่อธุรกิจและการ ำรงธุรกิจในประเทศ

ตลอดจนการลงทุนจากต่างประเทศเพิ่มขึ้น มีองค์กร ่องแห่งที่ ดำเนินการด้านนอชายคมแข็งได้แก่คณะกรรมการ การค้าไทย

และคณะกรรมการของ สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย มีตัว แทนของ

แอร์ฟรานซ์แบร์นาร์ดซูนิ เป็นกรรมการซึ่งผู้ที่มีบทบาทที่ต่อจากเขา

ก็จะรับตำแหน่งนี้ต่อไปการจัดงานแสดง นานาชาติครั้งแรก

ของประเทศไทยซึ่งจัดขึ้นในระหว่างเดือนพฤศจิกายนและธันวาคม 2508

ประ ับความ ำเรื่ออย่างยิ่ง ในระหว่างการจัด งานที่โรงแรมรามาสีลตัน

และแอร์ฟรานซ์ได้จัด เทศกาลอาหารแอร์ฟรานซ์ซึ่งทุก ๆ วัน จะมีอาหาร ดจากเมืองต่างๆ ที่แอร์ฟรานซ์แวะพัก (หอยนางรมจากฝรั่งเศส

ปลาแซลมอนจากญี่ปุ่น ไช้ปลาคาเวียร์จากอิหร่าน ผลไม้จำพวก มจาก

อิ ราเอล เป็นต้น) มานำ นอนในฉากที่สร้างขึ้นเป็นถนนริวลิ การเติบโตด้านการท่องเที่ยวของประเทศไทยเริ่มในยุคนี้ การ ำรงโรงแรมใหม่ๆ

โดยเน้นวัฒนธรรม เน้นอาหารการกิน ตลอดจนพื้นที่ทางภูมิศา ตรีและ

ภูมิอากาศซึ่งเป็นที่รู้จัก เป็นการเชิญชวนนักท่องเที่ยวจากทั่วโลก

ำหรับแอร์ฟรานซ์เอง ยุคนี้ก็เป็นยุคที่ าคัญเช่นกัน



Affiche Côte d'Azur de René GRUAU annonçant le "Air France Food Festival" au Rama Hilton en 1965

ภาพโปสเตอร์โค้ตดาซัวร์ของเรเน่กรูอา ซึ่งโฆษณา เทศกาลอาหารแอร์ฟรานซ์ จัดที่โรงแรมรามาสีลตันปี 2508

En novembre 1961, Air France offre à Bangkok quatre fréquences. Les escales à l'ouest sont : Calcutta (1) Delhi (3) Karachi (1) Téhéran (4) Tel Aviv (1) Athènes (1) Rome (3) Paris-Oly (4) et à l'est : Phnom Penh (1) Saigon (2) Hong Kong (3) Manille (1) et Tokyo (4).

L'escale Air France de Bangkok prend un tournant déterminant en devenant escale relais et base opérationnelle, avec Téhéran, entre Paris et Tokyo, en remplacement de Saigon.

Des mécaniciens expatriés mettent en place et gèrent une dotation complète de pièces avion pour le groupe " Atlas " (Air France, Lufthansa, Alitalia) qui couvrent tous les types de dépannage. L'activité "ramp " (traction des avions, chargement, déchargement de ceux-ci) et l'assistance des compagnies tierces, conduisent à l'embauche d'une douzaine d'assistants avion et à la construction d'un bâtiment technique.

Un service accueil est créé, dont l'une des tâches sera l'attribution des sièges aux passagers embarquant, tâche complexe sur des lignes à escales multiples. Bangkok gère et met à bord les prestations fabriquées à Paris pour les tronçons Bangkok-Téhéran et Bangkok-Tokyo. Pour cela des agents sont embauchés et formés, des équipements et installations mis en place.

Enfin, Bangkok est, avec Téhéran, une base de rotation des équipages techniques et commerciaux d'Air France : chaque jour, ce sont des dizaines de chambres qui sont ainsi occupées et payées par Air France.

เดือนพฤศจิกายน 2504 แอร์ฟรานซ์มีเที่ยวบินเข้ากรุงเทพฯ ัปดาห์ละ 4 เที่ยวบิน และพักทางตะวันตกมีลัดดา (1 เที่ยวบิน) เดลี (3 เที่ยวบิน) การากี (1 เที่ยวบิน)

เตหะราน (4 เที่ยวบิน) เทลอาวีฟ (1 เที่ยวบิน) เอเธน (1 เที่ยวบิน) โรม (3 เที่ยวบิน)

ปารีส -ออร์ลี (4 เที่ยวบิน) และทางตะวันออก มีพนมเปญ (1 เที่ยวบิน) ซองกง

(2 เที่ยวบิน) ฮองกง (3 เที่ยวบิน) , มนิลา (1 เที่ยวบิน) และโตเกียว (4 เที่ยวบิน)

จุดแวะพักที่กรุงเทพฯ ของแอร์ฟรานซ์เริ่มมีการเปลี่ยนแปลงที่ าคัญ โดยได้กลายเป็นจุดแวะพักเพื่อผลิตเปลี่ยนเวร และศูนย์การปฏิบัติงานร่วมกับ

เตหะราน ำหรับ ันทางระหว่างปารีส ก็ บโตเกียวแทนโซงอน

ช่างเครื่องที่ถูก ังตัวมาทำงาน ก่อตั้ง และบริหารศูนย์ครบวงจรตามอะไหล่เครื่องบิน

ำหรับกลุ่มแอตลา (แอร์ฟรานซ์ลฟท์ฮันซา อลิタリア) ซึ่งครอบคลุมการบำรุง

ทุกประเภท กิจกรรมเกี่ยวกับการลำเลียง (การลากจูงเครื่องบิน การขน ินดาขึ้น และการขน ินดาลงจากเครื่องบิน) และการให้บริการกับบริษัทอื่น

ทำให้ต้องรับผู้ช่วยอีกประมาณ ิบ องค์คนสร้างอาคารใหม่ ำหรับงานด้านเทคนิค

ได้มีการริเริ่มงานด้านการต้อนรับขึ้น

หน้าที่ประการหนึ่งคือการกำหนดที่นั่ง ให้กับผู้โดยสารที่มาขึ้นเครื่องบิน ซึ่งเป็นงานที่ค่อนข้างซับซ้อน ำหรับเที่ยวบินที่แวะพัก

หลายแห่ง กรุงเทพฯ ทำหน้าที่บริหารและเริ่มนำระบบการบริการซึ่งปารีส เป็นผู้จัดทำมาใช้ใน ันทางกรุงเทพฯ-เตหะรานและกรุงเทพฯ-โตเกียว มีการจ้างเจ้าหน้าที่จัดการ

ฝึกอบรม ตลอดจนการนำอุปกรณ์ต่างๆ มาติดตั้ง

ที่ ุด กรุงเทพฯ และเตหะราน เป็นจุดเปลี่ยนลูกเรือด้านเทคนิคและการพาณิชย์

ของแอร์ฟรานซ์แอร์ฟรานซ์เช่าห้องพักประมาณ ับห้องในแต่ละวัน



Annonce publicitaire Air France-Jet tours (1972)

ประกาศโฆษณาแอร์ฟรานซ์ - เจ็ททัวร์ (2515)



Cargo Air France à Bangkok : chargement d'un bébé éléphant dans les soutes d'un Boeing 707

บริการขน ังนาคำของแอร์ฟรานซ์ที่กรุงเทพฯ : บรรทุกลูกช้างที่โตพอเครื่องบินโบอิง 707



Leurs Majestés le Roi Bhumibhol et la Reine Sirikit lors de la présentation de l'équipage Air France assurant leur vol entre Bangkok et Genève (novembre 1964)

“คณะลูกเรือแอร์ฟรานซ์ภายใต้การต้อนรับพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวภูมิพลอดุลยเดชและสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ ในวโรกาสที่ เด็จพระราชดำเนินโดยเครื่องบินพระที่นั่งระหว่างกรุงเทพฯ-เจนีวา (พฤศจิกายน 2507)



Carte itinéraire des lignes d'Extrême-Orient d'Air France (1958)

การ์ด ดง น้าทางการบินตะวันออกไกลของแอร์ฟรานซ์ (2501)

Richard Nixon, alors Vice-Président des Etats-Unis, à l'embarquement d'un vol Bangkok-Saigon (1963)

นายริชาร์ด นิกสัน รองประธานาธิบดีสหรัฐฯ ในขณะนั้น ก่อนขึ้นเครื่องบินกรุงเทพฯ-ไซ่งอน (2506)



Le chef d'escale d'Air France joue un rôle actif au sein de l'AOC (Airport Operators Committee) et du Comité Exécutif d'Aerotherland. De nombreux experts d'Air France conseillent les autorités locales dans le choix et la mise en œuvre de nouveaux matériels ou procédures : lignes de guidage au sol, aides radio-électriques à l'atterrissage et au sol, nouveau central téléphonique, etc...

Les perspectives de développement autorisent Air France à prendre son autonomie, après une étroite et fructueuse collaboration avec World Travel Service, son agent général depuis 1955. Air France embauche son propre personnel commercial et administratif et entre dans de nouveaux bureaux à l'intérieur d'un immeuble neuf, construit pour ses besoins au n°3 de Patpong Road. Air France y restera jusqu'en 1987.

En été 1963, Air France augmente son offre de transport au départ de Bangkok avec 5 fréquences/semaine. Les escales desservies sont, à l'ouest : New Delhi (3) Karachi (2) Téhéran (5) Tel Aviv (2) Athènes (2) Rome (2) Paris-Orly (5 vols) et à l'est : Phnom-Penh (1) Saigon (2) Hong-Kong (3) Manille (2) et Tokyo (5).

En 1963, Air France a le privilège de transporter Richard Nixon, vice-président des Etats Unis et futur Président, entre Bangkok et Saigon.

En novembre 1963, UTA, fruit de la fusion de TAI/UAT, opère une fréquence hebdomadaire via Bangkok entre Paris et Noumea (escales à l'ouest : Athènes, Karachi et à l'est : Saigon, Darwin et Sydney). Cette desserte sera suspendue en été 1965.

En novembre 1964, Air France a l'honneur d'être consultée et choisie pour un voyage officiel de leurs Majestés le Roi Bhumibhol et la Reine Sirikit. Un avion Boeing 707 est spécialement aménagé, avec en particulier deux compartiments salons-chambres pour leurs Majestés. Il les transporte de Bangkok à Genève avec une escale à Téhéran au cours de laquelle leurs Majestés ont un entretien avec le Shah d'Iran.

หัวหน้า ถาณีของแอร์ฟรานซ์มีบทบาทที่เข้มแข็งในคณะกรรมการผู้ให้บริการใน นามบิน (เอโอซี) และคณะกรรมการบริหารของบริษัทวิทยการบินแห่งประเทศไทย ผู้เชี่ยวชาญของแอร์ฟรานซ์หลายคน ให้คำปรึกษากับเจ้าหน้าที่ท้องถิ่นในการเลือกและติดตั้ง อุปกรณ์ตลอดจนการดำเนินการใหม่ เช่น ่นช่วยการนำร่องพื้นดิน ความช่วยเหลือทางด้านวิทยุ สถานีไฟฟ้าเมื่อเครื่องจอดและภาคพื้นดิน ศูนย์โทรศัพท์แห่งใหม่ ฯลฯ จากการคาดการณ์ล่วงหน้าด้านพัฒนาการ ทำให้แอร์ฟรานซ์เริ่มทำงาน เป็นอิสระ หลังจากที่ได้ประ บผล ำเร็จร่วมกับเว็ลทัวเวลเซอร์วิ มาตั้งแต่ปี 2498 แอร์ฟรานซ์จ้าง พนักงานด้านการตลาดและธุรการเอง และเข้ามาอยู่ใน ำนักงานของตึกใหม่แห่งหนึ่ง ซึ่ง ำนักงานนี้ ตามความต้องการด้านการใช้ อยของบริษัทเลขที่ 3 ถนนพัฒนาพงศ์แอร์ฟรานซ์อยู่ที่ ำนักงานแห่งนี้ จนถึงปี 2530

ฤดูร้อนปี 2506 แอร์ฟรานซ์ได้เพิ่มบริการด้านการเดินทางจากกรุงเทพฯ อีกเป็น 5 เที่ยวบินต่อ ปัปดาห์ จุดที่แวะพักมีดังต่อไปนี้ ทางตะวันตก นิวเดลี (3 เที่ยวบิน) การากิจ (3 เที่ยวบิน) เตหะราน (5 เที่ยวบิน) เทลอาวีฟ (2 เที่ยวบิน) เอเธนส์ (2 เที่ยวบิน) โรม (2 เที่ยวบิน) ปารีส-ออร์ลี (5 เที่ยวบิน) ทางตะวันออกมี พนมเปญ (1 เที่ยวบิน) ไซ่งอน (2 เที่ยวบิน) ฮองกง (3 เที่ยวบิน) มนिला (2 เที่ยวบิน) และโตเกียว (5 เที่ยวบิน)

ในปี 2506 แอร์ฟรานซ์ได้รับเกียรติโดยนายริชาร์ด นิกสัน รองประธานาธิบดีสหรัฐฯ และประธานาธิบดี ในเวลาต่อมาเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปไซ่งอน

เดือนพฤศจิกายน 2506 ยูทีเอ ซึ่งเป็นผลจากการควบรวมกิจการระหว่าง ทีเอไอและยูเอที ไทบริหารเที่ยวบิน ผ่านกรุงเทพฯ ัปดาห์ละหนึ่งเที่ยวบินใน ้นทางระหว่างปารีส ถึงนูเมอา (จุดแวะพักทางตะวันตกมีเอเธนส์ การากิจ และทางตะวันออกมีไซ่งอน ดาร์วินและซิดนีย์) เที่ยวบินที่มากกรุงเทพฯ หยุดให้บริการในฤดูร้อนปี 2508

เดือนพฤศจิกายน 2507 แอร์ฟรานซ์ถูกเลือกเป็นเกียรติอย่างสูงที่ได้รับการ นอและได้รับเลือกให้เป็นเครื่องบินพระที่นั่ง ำหรับการ เด็จพระราชดำเนินอย่างเป็นทางการของพระบาท เด็จพระเจ้าอยู่หัวและ สมเด็จพระนางเจ้าพระบรมราชินีนาถ เครื่องบินโบอิง 707 ลำหนึ่ง ได้มีการดัดแปลง ำใหม่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการกันห้องใช้เป็นที่รับรองและห้องบรรทม ำหรับทั้ง องพระองค์ เครื่องบินดังกล่าวเป็นราชพาหนะในการ เด็จจากกรุงเทพฯ ไปยังเจนีวา โดยแวะพักที่เตหะราน ซึ่งในระหว่างนั้น ทรงมีพระราชปฏิ ำนการกับพระเจ้าชาห์แห่งอิหร่าน



Illustration de Goutradel dite "écorché" de l'intérieur du Boeing 747 (1969)

ภาพวาดของ กูทราเดล ชื่อว่า ภาพตัด และ ดึงให้เห็นภายในของเครื่องบินโบอิง 747 (2512)

En avril 1967, 6 fréquences sont offertes entre Paris et Tokyo, transitant toutes à Bangkok.

En avril 1970 la desserte de Bangkok est quotidienne. Un vol est particulièrement rapide –une seule escale (Téhéran) entre Paris et Bangkok atteinte après 13h50 de voyage et une seule escale (Manille) entre Bangkok et Tokyo atteinte après 16h30 de voyage.

A cette date, les escales suivantes sont ainsi offertes sur les lignes d'Air France, au départ de Bangkok : Bombay (2 vols), Delhi (3), Karachi (2), Téhéran (5), Dhahran (1), Tel Aviv (3), Beyrouth (1), Athènes (2), Rome (2), Nice (1), Paris (7) à l'ouest, et à l'est : Siem Reap, nouvelle escale pour la visite des temples d'Angkor (2) Phnom-Penh (1) Saigon (3) Hong-Kong (3) Manille (4) Osaka (3) et Tokyo (5).

En avril 1972, une nouvelle dimension dans le transport aérien est donnée avec l'introduction du nouveau gros porteur, le Boeing 747, par Air France sur deux de ses vols hebdomadaires transitant à Bangkok. Ce nouvel appareil, premier long-courrier quadriréacteur gros porteur, innove dans de nombreux domaines : deux ponts, des cabines principales avec deux couloirs, des hauteurs de plafond inconnues à ce jour autorisant des compartiments à bagages spacieux et fermés, de grandes zones galleys et toilettes offrent un confort inégalé aux passagers d'Air France répartis entre 24 fauteuils de première et plus de 350 sièges de classe économique. Sa capacité fret, en complément des bagages en soute, est aussi impressionnante : 22 tonnes, les trois soutes sont quatre fois plus vastes que celles du 707 (173m3 comparés à 41m3). L'arrivée de cet appareil aux nouvelles dimensions ne va pas sans poser quelques difficultés à l'aérogare. Seuls trois postes au large sont disponibles pour accueillir les gros porteurs, théoriquement suffisants, mais débordés en cas de retards ou de pannes, par nature non programmés.

ในเดือนเมษายน 2510 มีเที่ยวบิน ปกติ 6 เที่ยวบินทางระหว่าง ปารีส และโตเกียว ผ่านกรุงเทพฯ

เดือนเมษายน 2513 มีเที่ยวบินมายังกรุงเทพฯ ทุกวัน มีเที่ยวบินหนึ่งเที่ยวที่ค่อนข้างเร็ว เนื่องจากแวะพักเพียงแห่งเดียว (เตหะราน) เที่ยวบินระหว่างปารีส ถึงกรุงเทพฯ ใช้เวลาเพียง 13 ชั่วโมง 50 นาที และพักเพียงแห่งเดียว (มนิลา) ระหว่างกรุงเทพฯ ถึงโตเกียว ใช้เวลา 16 ชั่วโมง 30 นาที ใน มัยนั้น เส้นทางบินของแอร์ฟรานซ์จากกรุงเทพฯ จุดแวะพักทางทิศตะวันตกมีดังต่อไปนี้ บอมเบย์ (2 เที่ยวบิน) เดลี (3 เที่ยวบิน) การาจี่ (2 เที่ยวบิน) เตหะราน (5 เที่ยวบิน) ดาห์ราน (1 เที่ยวบิน) เทลอาวีฟ (3 เที่ยวบิน) เบรุต (1 เที่ยวบิน) เอเธนส์ (2 เที่ยวบิน) โรม (2 เที่ยวบิน) นีซ (1 เที่ยวบิน) ปารีส (7 เที่ยวบิน) ทางทิศตะวันออกมีเที่ยวบินมายังกรุงเทพฯ จุดแวะพักแห่งใหม่ เพื่อเชื่อมขบวนครวัด (2 เที่ยวบิน) พนมเปญ (1 เที่ยวบิน) ไซ่ง่อน (3 เที่ยวบิน) ฮองกง (3 เที่ยวบิน) มนิลา (4 เที่ยวบิน) โอซาก้า (3 เที่ยวบิน) และโตเกียว (5 เที่ยวบิน)

เดือนเมษายน 2515 เป็นการเปิดโฉมหน้าใหม่ของการขนส่งทางอากาศแอร์ฟรานซ์นำเครื่องบินตัวขนาดใหญ่ เครื่องโบอิง 747 มาใช้ในการเดินทาง ผ่านกรุงเทพฯ หนึ่งเที่ยวต่อ ปกติ เครื่องบินใหม่นี้ เป็นเครื่องบินระยะไกลเครื่องแรก มีเครื่องยนต์ 4 เครื่อง ซึ่งเป็นเครื่องบินที่มีนวัตกรรมใหม่หลายประการ เช่น มีห้องผู้โดยสาร มีห้องผู้โดยสารชั้นหนึ่ง ความสูงของเพดานซึ่งไม่เคยมีมาก่อน ทำให้ที่เก็บกระเป๋าที่กว้างขวางเป็นแบบปิด พื้นที่ชั้นบนและห้องนักกว้างขวาง สะดวกสบายอย่างไม่เคยมีมาก่อน สำหรับผู้โดยสาร ในชั้นหนึ่ง มีที่นั่ง 24 ที่ และกว่า 350 ที่นั่งในชั้นประหยัด ความสามารถในการบรรทุกสินค้า นอกเหนือจากกระเป๋าใต้ท้องเครื่องบรรทุกได้ถึง 22 ตัน ที่เก็บกระเป๋าทั้งสามช่องกว้างกว่าในเครื่องบินโบอิง 707 ถึง 4 เท่า (173 ตารางเมตรเทียบกับ 41 ตารางเมตร) การมาถึงของเครื่องบินใหม่นี้ สร้างปัญหาบางประการให้กับ นามบินดอนเมือง เนื่องจากมีเพียงสามจุดบนลานจอดเท่านั้นที่จะรองรับเครื่องบินขนาดใหญ่ได้ ความจริงแล้วก็เพียงพอ แต่หากมีเครื่องบินเร็วหรือเครื่องบินอื่นที่ไม่สามารถจอดที่นั่นได้ ก็จะไม่สามารถรองรับได้

En 1972, Air France a le privilège de transporter l'équipe nationale olympique de Thaïlande, plus d'une centaine d'athlètes, pour sa participation aux jeux olympiques de Munich.

En 1974, Air France transfère sa base principale de Paris-Orly au nouvel aéroport de Paris Charles de Gaulle, situé au nord de Paris. C'est le début de la construction du réseau de correspondance d'Air France car pour le marché de Bangkok, Air France ne vend pas seulement la France et les escales sur la ligne, mais aussi l'ensemble des destinations européennes, africaines et américaines.

La part des gros porteurs ira croissant pour culminer en avril 1978 avec une desserte quotidienne entièrement opérée en Boeing 747. Un nouvel appareil 747 fait son apparition, le Boeing 747 Combi : un tiers de sa capacité –la partie arrière– est consacrée au fret, autorisant un emport de marchandises supplémentaire de 30 tonnes, sur des lignes n'ayant pas encore atteint le niveau de développement suffisant pour justifier des appareils mixtes classiques ou tout cargo.

Ainsi, en novembre 1978, le service quotidien d'Air France est assuré en Boeing 747 mixte classique, car la hausse saisonnière classique du trafic d'affaires et de tourisme en permet la rentabilité. Les programmes d'Air France à Bangkok adapteront les fréquences respectives de Boeing 747 mixte classique (à dominante passagers, avec une capacité de 356 sièges et un emport fret de 22 tonnes) de Boeing 747 Combi, avec une offre mixte de passagers –176 sièges et de fret, 13 palettes, 7 de pont principal et 6 de soute, soit 30 tonnes- avec des fréquences tout cargo additionnelles en Boeing 707 Pélican permettant l'emport de 40 tonnes, et à partir d'avril 1989 de Boeing 747 tout cargo Super Pelican (120 tonnes de fret).

ในปี 2515 แอร์ฟรานซ์ได้รับเกียรติให้เป็นพาหนะของนักกีฬาทีมชาติไทย ที่เข้าแข่งขันโอลิมปิกที่มิวนิค โดยมีนักกีฬากว่าหนึ่งร้อยคน

ในปี 2517 แอร์ฟรานซ์ย้ายศูนย์กลางจาก นามบินปารีส-ออร์ลี ไปยัง นามบินใหม่

ปารีส ชาร์ล เดอ โกลล์ ซึ่งตั้งอยู่ทางเหนือของปารีส เป็นการเริ่มต้นก่อสร้าง

เครือข่ายเชื่อมต่อของแอร์ฟรานซ์เพราะในตลาดที่กรุงเทพฯ แอร์ฟรานซ์ไม่ได้นำ นอ ประเทศฝรั่งเศส และเมืองที่แวะพักเท่านั้น แต่ยังนำ นอ ประเทศอื่นๆ ในยุโรป

แอฟริกาและอเมริกาด้วย

การใช้เครื่องบินขนาดใหญ่เพิ่มขึ้นเป็นลำดับ และถึงจุดสูงสุดในเดือนเมษายน 2521 เมื่อมีการใช้เครื่องบิน 747 ทั้งหมดทุกเที่ยวบินที่เข้ามาทุกวัน มีเครื่องบิน 747 รุ่นใหม่ออกมาได้แก่ โบอิง 747 คอมบี ซึ่งพื้นที่บรรทุกหนึ่งใน สามตามท้ายชั้น สำหรับขนส่งสินค้าทำให้ขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้นอีก 30 ตัน สำหรับ เส้นทางที่ยังพัฒนาไม่เต็มที่ที่จะใช้เครื่องบิน แบบคลาสสิคหรือเครื่องบินขนส่งสินค้าโดยเฉพาะ

ดังนั้น ในเดือนพฤศจิกายน 2521 แอร์ฟรานซ์ใช้เครื่องบิน 747 ผสมแบบคลาสสิคในเที่ยวบินทุกวัน เนื่องจากการเดินทางที่ด้านธุรกิจและเพื่อการท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้นตามฤดูกาลทำให้ได้รับผลตอบแทนที่คุ้มค่า แผนการบินของแอร์ฟรานซ์มากรุงเทพฯ

ได้ปรับให้ สอดคล้องกับความต้องการกล่าวคือ ใช้เครื่องบิน 747 ผสมแบบคลาสสิค (ซึ่งเน้นผู้โดยสาร โดย สามารถรองรับผู้โดยสารได้ 356 ที่นั่งและบรรทุกสินค้าได้ 22 ตัน) และเครื่องบิน 747 คอมบี ซึ่งผสมผสานระหว่างผู้โดยสาร และการบรรทุกสินค้า

176 ที่นั่ง บรรทุกสินค้าได้ 13 พาเลต 7 อื่นข้างบนและ 6 อื่นใต้ท้องเครื่องบินทั้งสิ้น

30 ตัน นอกจากนี้ยังมีเที่ยวบินขนส่งสินค้าโดยเฉพาะอีก ใช้เครื่องบิน 707 เพลิแกน ซึ่งบรรทุกสินค้าได้ 40 ตัน เริ่มตั้งแต่เดือนเมษายน 2532 ใช้เครื่องบิน 747 ซูเปอร์ เพลิแกน บรรทุกสินค้าทั้งหมด (บรรทุกสินค้าได้ 120 ตัน)



Chargement par la porte avant du Boeing 747 "Super Pelican" d'une expédition de bois

การขนส่งสินค้าขึ้นประตูด้านหน้าของเครื่องบิน 747 ซูเปอร์เพลิแกน เป็นการขนส่งไม้

Annonce publicitaire Air France-Jet tours (1975)

ประกาศโฆษณาแอร์ฟรานซ์-เจ็ททัวร์ (2518)



Cette palette d'appareils et la flexibilité dans les droits et l'exploitation des fréquences tout cargo ont permis à Air France de toujours offrir au marché du fret aérien thaïlandais une offre de capacité adaptée.

Les filiales d'alors d'Air France joueront un rôle conséquent dans le développement touristique thaïlandais : les voyageurs Jet Tours et Jumbo et leurs implantations en Suisse et au Benelux, ainsi que la société des Hôtels Méridiens (SHM) qui crée trois hôtels, l'un à Bangkok Le Méridien President en 1986 (jusqu'en juillet 2003), à Phuket Le Méridien Yacht Club en février 1986 et Le Méridien Beach Resort en novembre 1987.

En 1980, Bangkok développe un service quotidien en transit, opéré en Boeing 747. Les escales à l'ouest sont : Delhi (3 vols), Karachi (1), Dubai (2), Téhéran (3), Dahrán (2), Paris Charles de Gaulle (7). A l'est, les escales desservies sont : Ho-Chi-Minh Ville (1 vol) Hanoi (1) Hong-Kong (3) et Manille (3), ces dernières escales en terminus de ligne.

En avril 1988, le premier vol sans escale entre Bangkok et Paris est mis en œuvre : le Boeing 747 Combi effectue la liaison en 11h45.

En avril 1990, ce sont 8 vols hebdomadaires d'Air France, tous opérés en Boeing 747 Combi, qui desservent Bangkok. Deux vols entre Bangkok et Paris sont sans escale ; les escales desservies à l'ouest sont : Karachi (2 vols) Bombay (4) Delhi (3) et à l'est : Ho-Chi-Minh Ville (3) Hongkong (2) et Séoul (1).

การใช้เครื่องบินหลายรุ่น ผสมกัน และการปรับสิทธิการบินและเที่ยวบิน สำหรับขนส่งสินค้าโดยเฉพาะ ทำให้แอร์ฟรานซ์ สามารถปรับปริมาณบรรทุกสินค้าทางอากาศให้กับตลาดในประเทศไทยได้

บริษัทในเครือของแอร์ฟรานซ์ในขณะนั้นมีบทบาทสำคัญเพื่อพัฒนาการท่องเที่ยว

ในประเทศไทย ได้แก่ บริษัทท่องเที่ยวเจ็ททัวร์และจัมโบ้ ซึ่งมีสำนักงานอยู่ใน วิตเซอร์แลนด์และประเทศกลุ่มเบเนลักซ์ บริษัทโรงแรมเมอริเดียน (เอ เอชเอ็ม) ซึ่งก่อตั้งโรงแรมสามแห่ง ได้แก่ โรงแรมเลอ เมอริเดียน เพชร ชีเดนท์ในปี 2529 (ดำเนินการจนถึงเดือนกรกฎาคม 2546) ที่กรุงเทพฯ และที่ภูเก็ต โรงแรมเลอ เมอริเดียน ยอร์ชคลับ ในเดือนกุมภาพันธ์ 2529 และโรงแรมเลอ เมอริเดียน บีชี รีสอร์ท

ในเดือนพฤศจิกายน 2530

ในปี 2523 มีเที่ยวบินมาแวะพักที่กรุงเทพฯ ทุกวัน โดยใช้เครื่องบิน 747 จุดแวะพักทางตะวันตกมี เดลี (3 เที่ยวบิน) การากี (1 เที่ยวบิน) ดูไบ (2 เที่ยวบิน)

เตหะราน (3 เที่ยวบิน) ดาห์ราน (2 เที่ยวบิน) ปารีส ชาร์ล เดอ โกลล์ (7 เที่ยวบิน) ทางตะวันออกจุดที่แวะพักมีดังต่อไปนี้ โฮจิมินห์ซิตี (1 เที่ยวบิน) ฮานอย (1 เที่ยวบิน)

ฮ่องกง (3 เที่ยวบิน) และมันิลา (3 เที่ยวบิน) ทั้งหมดนี้เป็นจุดหมายปลายทางของเที่ยวบิน

ในเดือนเมษายน 2531 มีเที่ยวบินตรงระหว่างกรุงเทพฯ และปารีส โดยไม่แวะพัก เป็นเที่ยวแรก โดยใช้เครื่องบิน 747 คอมบี ซึ่งใช้เวลาบิน 11 ชั่วโมง 45 นาที

ในเดือนเมษายน 2533 มีเที่ยวบินของแอร์ฟรานซ์ที่บินเข้ามาที่กรุงเทพฯ ปีละ 8 เที่ยวบิน โดยใช้เครื่องบิน 747 คอมบีทั้งหมด เที่ยวบินระหว่างกรุงเทพฯ และปารีส โดยไม่แวะพักมี ปีละ 8 เที่ยวบิน จุดแวะพักทางตะวันตกมีดังต่อไปนี้ การากี (2 เที่ยวบิน) บอมเบย์ (4 เที่ยวบิน) เดลี (3 เที่ยวบิน) วนทางตะวันออกมี โฮจิมินห์ซิตี (3 เที่ยวบิน) ฮ่องกง (2 เที่ยวบิน) และโซล (1 เที่ยวบิน)



Inauguration en 1987 des bureaux d'Air France sis au n° 3 de Patpong Road

พิธีเปิด ำนักงานแอร์ฟรานซ์ในปี 2530 ตั้งอยู่เลขที่ 3 ถนนพหลโยธิน

En avril 1995, la fréquence quotidienne d'Air France entre Bangkok et Paris est opérée, sans escale, avec le nouveau quadricopteur long-courrier d'Airbus, l'A 340. Ce nouvel appareil transporte 215 ou 252 passagers selon son modèle (type 211 ou 311) à une vitesse de 880 km/h. Les escales desservies à l'est sont : Hanoi, Ho-Chi-Minh-Ville et Singapour.

En avril 1997, le B 747 remplace les Airbus 340. Sur le vol quotidien, apparaît le dernier-né de la famille des 747, le 747-400. A l'est, les vols continuent vers Hanoi et Ho-Chi-Minh-Ville.

En avril 2000, et jusqu'en 2004, pour toutes les saisons d'été, l'Airbus 340-300 remplace le Boeing 747. Ce dernier assure les fréquences hiver (de novembre à mars). La capacité de ces deux appareils, l'A 340-300 avec 252 passagers (16 Espace Première, 42 Espace Affaires et 204 Tempo) et le Boeing 747-400 avec 395 passagers (13 Espace Première, 58 Espace Affaires et 324 Tempo) est adaptée à la saisonnalité des trafics au départ et à l'arrivée de Bangkok.



Inauguration le 21 mai 2001 du nouveau Salon d'Air France ouvert aux passagers Sky Team

ซึ่งเปิดให้บริการ ำหรับผู้โดยสารของกลุ่มพันธมิตร ภายในห้องรับรองนี้มีการจัดเตรียมเครื่องดื่มหนึ่ง ือหรือนิตย ารโตะทำงานซึ่ง ำมารถด้ออินเทอร์เน็ิตได้นอกจากนี้ ยังมีห้องอาบน้ำไว้บริการผู้โดยสารก่อนขึ้นเครื่องอีกด้วย

21 mai 2001, inauguration du nouveau salon Air France ouvert aux passagers de l'alliance SkyTeam. Ce salon propose rafraichissements, lecture, tables de travail avec liaisons internet et facilités pour prendre une douche avant l'embarquement.

12 novembre 2001, la Fondation Air France apporte une contribution financière à la Fondation "Pre nursery child care and development project in Sakon Nakorn Province" patronnée par la Princesse Maha Chakri Sirindhorn.

La Fondation de la Princesse Sirindhorn a créé dans la région de Sakon Nakorn des centres de jour pour accueillir des enfants issus de milieux défavorisés. Le soutien financier de la fondation Air France concourt à la prise en charge de la formation des personnes qui s'occupent des enfants.

A partir d'avril 2004, l'évolution favorable du trafic permet le maintien du Boeing 747-400 pour exécuter le vol quotidien Paris-Bangkok sans escale et continuant vers Manille en escale terminus.



Remise par la Fondation Air France d'une donation à la Fondation "Pre nursery child care and development project in Sakon Nakorn Province" patronnée et en présence de son Altesse Royale, la Princesse Sirindhorn, le 12 novembre 2001

มูลนิธิแห่งกลุ่มบริษัทแอร์ฟรานซ์ เข้าเฝ้าทูลละอองพระบาท มเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ ยามบรมราชกุมารี เพื่อทูลเกล้าฯ ถวายเงินโดย เติงพระราชกุศล มทบทุนโครงการ วันพระองค์พัฒนาเด็กวัยเตาะแตะ จังหวัด กลนคร ในวันที่ 12 พฤศจิกายน 2544

ในเดือนเมษายน 2538 เที่ยวบินประจำวันของแอร์ฟรานซ์ระหว่างกรุงเทพฯ และ ปารีสเป็นการบินตรง โดยใช้เครื่องบินไอพ่นพิ ัยโคลของแอร์บ ์ รุ่น เอ 340 เครื่องบินรุ่นใหม่นี้ ำมารถบรรทุกผู้โดยสารได้ 215 หรือ 252 คนแล้วแต่รุ่น

(รุ่น 211 หรือ รุ่น 311) บินด้วยความเร็ว 880 กม. ต่อ ชม. จุดแวะพักทางตะวันออกมีฮานอย โฮจิมินห์ซิตีและ ังคโปร์

ในเดือนเมษายน 2540 แอร์ฟรานซ์ใช้เครื่องบินไอ ัง 747 แทนเครื่องบินแอร์บ ์ 340 โดยใช้เครื่องบินรุ่นล่าสุดของตระกูลโบอิง 747 คือ เครื่อง 747-400 เที่ยวบินเหล่านี้บินต่อไปทางทิศตะวันออกไปยังฮานอยและโฮจิมินห์ซิตี

เริ่มตั้งแต่เดือนเมษายน 2543 จนถึง 2547 ในฤดูร้อน แอร์ฟรานซ์ใช้เครื่องบินแอร์บ ์ 340 แทนเครื่องบินไอ ัง 747 โดยใช้เครื่องบินไอ ัง 747 ในฤดูหนาว (ตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน ถึงเดือนมีนาคม) มีการปรับใช้เครื่องบินตามความจุของเครื่องบินทั้งองแบบตามปริมาณ การเดินทางของแต่ละฤดูกาลจากกรุงเทพฯ และที่มายังกรุงเทพฯ เครื่องเอ 340-300 รองรับผู้โดยสารได้ 252 ที่นั่ง (ชั้นหนึ่ง 16 ที่ ชั้นธุรกิจ 42 ที่ และชั้นประหยัด 204 ที่) ัวนเครื่องบินไอ ัง 747-400 รองรับผู้โดยสารได้ 395 ที่นั่ง (ชั้นหนึ่ง 13 ที่ ชั้นธุรกิจ 58 ที่ และชั้นประหยัด 324 ที่)

วันที่ 21 พฤษภาคม 2544 ได้มีการเปิดใช้ห้องรับรองผู้โดยสารใหม่ของแอร์ฟรานซ์

ซึ่งเปิดให้บริการ ำหรับผู้โดยสารของกลุ่มพันธมิตร ภายในห้องรับรองนี้มีการจัดเตรียมเครื่องดื่มหนึ่ง ือหรือนิตย ารโตะทำงานซึ่ง ำมารถด้ออินเทอร์เน็ิตได้นอกจากนี้ ยังมีห้องอาบน้ำไว้บริการผู้โดยสารก่อนขึ้นเครื่องอีกด้วย

วันที่ 12 พฤศจิกายน 2544 มูลนิธิแห่งกลุ่มบริษัทแอร์ฟรานซ์ ได้เข้าเฝ้าทูลละอองพระบาท มเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ

ยามบรมราชกุมารี เพื่อทูลเกล้าฯ ถวายเงินโดย เติงพระราชกุศล มทบทุนโครงการ วันพระองค์พัฒนาเด็กวัยเตาะแตะ

ตั้งแต่เดือนเมษายน 2547 เป็นต้นมาจากการขยายตัวของ การขนส่ง ทำให้ ำมารถใช้เครื่องบินไอ ัง 747-400 ในการบิน ประจำวันระหว่าง ปารีส และกรุงเทพฯ โดยไม่แวะพัก โดยบินต่อไป ัน ุดที่มนิลา มูลนิธิ มเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ ยามบรมราชกุมารี ได้ ำรงศูนย์รับเลี้ยงเด็กกลางวันในเขตจังหวัด กลนคร เพื่อรับเด็กที่มาจากครอบครัวที่ขาดแคลนเงินช่วยเหลือของ มูลนิธิแอร์ฟรานซ์ ใช้ในการฝึกบุคคลากรซึ่งดูแลเด็กเหล่านี้



พันธมิตรการบิน น ายทีม

L'alliance SkyTeam

Les compagnies aériennes internationales se regroupent afin d'offrir à leurs passagers des services plus étendus, plus performants et plus nombreux.

Créée en juin 2000, SkyTeam est une alliance globale qui regroupe actuellement AeroMexico, Air France, Alitalia, CSA Czech Airlines, Delta et Korean Air.

L'alliance met en résonance les réseaux et les hubs de chacune des compagnies et offre à l'ensemble de ses clients un service homogène de qualité. Ainsi SkyTeam propose aux 212 millions de passagers qu'elle transporte chaque année 7600 vols quotidiens couvrant les principales destinations dans le monde. Les avantages réservés par SkyTeam à ses clients sont nombreux et appréciés :

- des systèmes de fidélisation cumulés sur tous les vols SkyTeam et offrant des Miles et des primes sur toutes les compagnies membres, ainsi qu'un accès plus rapide au statut "Elite" de passager privilégié de l'alliance,
- 338 salons à travers le monde. Air France a ouvert en mai 2001 et gère le salon SkyTeam de l'aéroport de Bangkok,



Dérives d'appareils des compagnies membres de l'alliance SkyTeam

เครื่องบินของ สายการบินที่เป็น สมาชิกของพันธมิตร นายทีม

บริษัทการบินระหว่างประเทศได้รวมตัวกันเพื่อ นอทางเลือกที่มากขึ้น บริการที่หลากหลาย และมีประ ิทธิภาพยิ่งขึ้นให้กับผู้โดยสารของตน

นายนทีม ก่อตั้งขึ้นในเดือนมิถุนายน 2543 โดยเป็นพันธมิตรการบินที่ให้ความร่วมมือในทุกด้าน ซึ่งมี สมาชิกปัจจุบันได้แก่ แอร์เม็กซิโก แอร์ฟรานซ์ อลิตาเลีย ซีเอ เอเชียนแอร์ไลน์ เดลต้าและโคเรียนแอร์
พันธมิตรการบินนี้ได้รวมเครือข่ายและศูนย์กลางการบินของแต่ละบริษัทเข้าด้วยกันและ นอการบริการในรูปแบบเดียวกันและคุณภาพเท่าเทียมกันให้กับผู้โดยสารของตนในแต่ละปี นายนทีมให้บริการกับผู้โดยสารจำนวน 212 ล้านคน มีเที่ยวบิน 7,600 เที่ยวบินต่อวัน ครอบคลุมจุดหมาย าศัญทั่วโลก ประโยชน์ที่ นายนทีม นอให้กับผู้โดยสาร มีหลายประการและเป็นที่ยอมรับได้แก่

- ระบบการ ะ มไผลในทุกเที่ยวบินของ นายนทีม โดย นอโมล์และผลประโยชน์ให้ ำหรับบริการของพันธมิตร
ทุกบริษัท ตลอดจนการได้รับ ถานะ สมาชิก ีสิทธิ์อย่างรวดเร็ว ำหรับผู้โดยสาร ำคัญของพันธมิตร
- ทห้องรับรอง 338 แห่งทั่วโลก แอร์ฟรานซ์เปิดและบริหารห้องรับรอง นายนทีมที่ นามบินกรุงเทพฯ ในเดือนพฤศจิกายน 2544

- un choix de 500 destinations dans 110 pays dans le monde,
- un plus grand choix de tarifs pour davantage de destinations. Le "SkyTeam European Air Pass" lancé fin 2002 permet aux clients résidant en Thaïlande voyageant vers l'Europe avec une compagnie membre de SkyTeam, d'acheter à un prix très compétitif des coupons de vol valables sur les vols intra-européens de l'alliance,
- l'enregistrement de bout en bout pour les passagers en correspondance,
- des correspondances facilitées,
- des services efficaces et homogènes dans tout le réseau SkyTeam.
- des agences SkyTeam partout dans le monde pour planifier leur voyage et obtenir des informations,

SkyTeam a ainsi remporté la 1^e place du classement des entreprises mondiales catégorie "compagnies aériennes", publié par le magazine américain Global Finance dans son numéro de novembre 2002.

L'alliance SkyTeam Cargo, créée en septembre 2000, offre à ses clients un réseau global de 500 destinations, articulé autour de 14 hubs cargo majeurs, servis par plus de 1000 appareils dont 30 tout cargo. Cette force de frappe est au service de l'économie thaïlandaise, tant à l'exportation qu'à l'importation et contribue à son développement.

Il est vraisemblable que dans un proche avenir de nouveaux partenaires se joignent à l'alliance SkyTeam, renforçant son intérêt et son attractivité auprès des voyageurs aériens thaïlandais.

- จุดหมายปลายทางถึง 500 แห่ง ใน 110 ประเทศทั่วโลกให้เลือก
- มีอัตราค่าโดยสารมากมายให้เลือกเพื่อเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางต่าง ๆ ได้มีการนำ นยทีม นายนทีม ยูโรเปียน แอร์พาส เพื่อลูกค้าที่อยู่ในประเทศไทย ซึ่งเดินทางไปยุโรปโดยใช้ ายการบินที่เป็นพันธมิตร นายนทีม ซื้อมันภายในยุโรปของพันธมิตรได้ในราคาถูก
- การลงทะเบียนเพื่อขึ้นเครื่องและลงทะเบียนกระเป๋าตลอด ันทางให้กับผู้โดยสารที่จะไปเปลี่ยนเครื่อง
- อำนวยความสะดวกในการเปลี่ยนเครื่อง
- การบริการที่มีประ ิทธิภาพเท่าเทียมกันในเครือข่ายทุกแห่งของ นายนทีม
- ตัวแทนของ นายนทีมทั่วโลก ามารถวางแผนการเดินทางและ ออบถามข้อมูลต่างๆ ให้กับผู้โดยสารได้

นายนทีมจึงได้รับการจัดอันดับที่หนึ่ง ำหรับกลุ่มบริษัททั่วโลกประเภทที่ บริษัทการบิน ซึ่งจัดพิมพ์โดยนิตยสารของอเมริกา ชื่อ โกลบอล ไฟแนนซ์ ฉบับเดือนพฤศจิกายน 2545

พันธมิตร นายนทีมด้านการขนส่ง ินค้าทางอากาศก่อตั้งขึ้นในเดือนกันยายน 2543 นอการบริการให้กับลูกค้าเพื่อ ัง ินค่าไปยังจุดหมายปลายทาง 500 แห่งทั่วโลก โดยมีศูนย์กลางการขนส่ง ัง ินค่าถึง 14 แห่ง มีเครื่องบินถึง 1,000 เครื่อง ในจำนวนนี้มีเครื่องบิน ัง ินค่าโดยเฉพาะถึง 30 เครื่อง กองกำลังนี้ใช้เพื่อให้บริการกับเศรษฐกิจไทยทั้งการ ึ่งออกและนำเข้าและ ัวนร่วมในพัฒนาการของประเทศ

มีความเป็นไปได้ว่าจะมี สมาชิกใหม่เข้าร่วมพันธมิตร นายนทีมอีกในเร็ววันนี้ ันจะเป็นการ ริมความนำ นใจและความดึงดูดใจของผู้เดินทางทางอากาศชาวไทยให้มากยิ่งขึ้น



Vue aérienne
(reconstituée)
des terminaux 2E et 2F
du hub de Roissy-CDG 2

ภาพถ่ายทางอากาศการก่อสร้างอาคารผู้โดยสาร 2อี และ 2เอฟ ของศูนย์กลางต่อเที่ยวบิน ณ นามบินรัวซี-ชาร์ล เดอ โกลล์

ศูนย์กลางต่อเที่ยวบิน ณ นามบินรัวซี-ชาร์ล -เดอ-โกลล์ 2

Le Hub de Roissy-Charles-de-Gaulle 2

Le hub de Roissy-CDG 2 est un des premiers atouts d'Air France. Ainsi, à l'été 2004, Air France propose chaque semaine plus de 17.000 possibilités de correspondances en moins de deux heures entre les réseaux moyen-courrier et long-courrier : plus que Francfort, Amsterdam ou Heathrow.

Les vols sont organisés en 6 plages de rendez-vous, chacune constituée d'une vague d'arrivées et d'une vague de départs, cadencées pour permettre un maximum de correspondances dans un délai le plus court possible.

ศูนย์กลางต่อเที่ยวบินที่รัวซี-ซีดีจี 2 เป็นข้อได้เปรียบของแอร์ฟรานซ์ ดังนั้นในฤดูร้อนปี 2547 แอร์ฟรานซ์นำเสนอทางเลือกต่อเที่ยวบินกว่า 17,000 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ภายในเวลาไม่ถึง 2 ชั่วโมง ในการเดินทางข้ามประเทศและข้ามทวีป ซึ่งมากกว่า

นามบินที่แฟรงก์เฟิร์ต อัม เดอร์คัมหรือฮีทโรว์

แผนการของเที่ยวบิน ได้มีการจัดไว้เป็น 6 กลุ่มเวลา แต่ละกลุ่มจะมีเครื่องบินเข้ามาและออกไปเป็นระยะอย่างต่อเนื่องกัน เพื่อให้การต่อเที่ยวบินกระทำโดยใช้เวลาที่น้อยที่สุดเท่าที่จะทำได้

Quotidiennement, ce sont plus de 700 vols, 75.400 passagers (arrivées et départs), dont près de 20.000 en correspondance (avec 26.500 bagages) qui sont pris en charge à Roissy-CDG (été 2003).

Cette position privilégiée du hub d'Air France, au-delà de la qualité de l'offre Air France et de ses partenaires SkyTeam, est due aux possibilités de développement des capacités aéroportuaires : ouverture d'une troisième piste en 1999, puis d'une quatrième en 2001, ouverture de la partie ouest du terminal 2 E en juin 2003, avec 52 banques d'enregistrement, 9 postes de stationnement long-courriers et 1 poste moyen-courriers au contact du terminal.



Vue aérienne des terminaux A, B, C et D et de la gare ferroviaire de Roissy-CDG 2

ภาพทางอากาศของอาคารผู้โดยสาร เอ บี ซี และ ดี รวมถึง สถานีรถไฟที่รัวีซี-ซีดีจี 2

ในแต่ละวัน นามบินรัวีซี-ซีดีจี 2 มีเที่ยวบินกว่า 700 เที่ยวบินโดย ร 75,400 คน (เดินทางเข้าและออก) ซึ่งประมาณ 20,000 คนมาเพื่อเปลี่ยนเครื่อง

(มีกระเป๋ากัน 26,500 ใบ) (ข้อมูลฤดูร้อนปี 2546)

ความได้เปรียบของแอร์ฟรานซ์จากศูนย์กลางต่อเที่ยวบินแห่งนี้ นอกเหนือจากคุณภาพการบริการของแอร์ฟรานซ์และพันธมิตร ภายทีม ยังมาจากความ สามารถในการขยายตัวของ นามบิน ซึ่งเปิดลู่วิ่งที่ 3 ในปี 2542

ลู่วิ่งที่ 4 ในปี 2544 เปิดให้บริการ วันตะวันตกของอาคารผู้โดยสาร 2 อี

ในเดือนมิถุนายน 2546 มีแผนเตอร์รับลงทะเบียนผู้โดยสาร 52 แถว มีที่จอดเครื่องบิน 9 หลุม และ 1 หลุม สำหรับเครื่องบินที่ ยักกลาง ซึ่งอยู่ติดกับอาคารดังกล่าว



Air France capte également des trafics en correspondance train/avion grâce à la présence au cœur de son hub, de la gare Aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle/TGV (train à grande vitesse), ouverte en 1994, interconnexion réseau express régional/TGV/Thalys/avion. Le service Thalys qui allie rapidité et confort, permet d'assurer d'excellentes correspondances à Roissy-CDG. Ainsi en 2002, Air France, la SNCF et Thalys ont transporté près de 300.000 passagers bimodaux.

Un projet de grande envergure "Hub 2003.2006" doit maintenir la première place de hub continental européen à Roissy-CDG en associant le développement de nouvelles aérogares et d'un nouveau système de tri bagage, mis en service progressivement à partir de mi 2004.

แอร์ฟรานซ์ ยังได้ประโยชน์จากการเดินทางต่อโดยรถไฟหรือเครื่องบิน เนื่องจากในใจกลางศูนย์กลางการบิน มี สถานีรถไฟของ นามบินรัวีซี-ชาร์ล -เดอ-โกลล์/ทีจีวี (รถไฟความเร็ว ุง) ซึ่งเปิดให้บริการเมื่อปี 2537 ซึ่งเชื่อมต่อกับเครือข่ายภูมิภาค/ทีจีวี/ดาลี /เครื่องบิน การบริการของดาลี ซึ่งผ มผ านความเร็วเข้ากับ

ความ ะดวก บายทำให้การเดินทางต่อจากรัวีซีซีดีจี เป็นไปได้อย่างดีเยี่ยม ในปี 2545 แอร์ฟรานซ์ การรถไฟฝรั่งเศส และดาลี ได้ขน ึ่งผู้โดยสาร การรถไฟฝรั่งเศส และดาลี ได้ขน ึ่งผู้โดยสาร เกือบ 300,000 คน ำหรับการเดินทางทั้ง งบแบบนี้

โครงการที่มีขอบเขตกว้างขวางขึ้น คือ

“ศูนย์กลางต่อเที่ยวบิน 2546.2549 จะทำให้รัวีซี-ซีดีจี ยักกลางเป็นศูนย์กลางการบินที่ ำคัญที่ ดในทวีปยุโรป โดยมี การ ำรง นามบินใหม่และใช้ระบบแยกกระเป๋าแบบใหม่ ซึ่งจะเริ่มทยอยนำมาให้บริการในกลางปี 2547

Annonce publicitaire
Air France-Jet tours (1988)

ประกาศโฆษณาแอร์ฟรานซ์-เจ็ททัวร์
(2531)



J. Siriwan

แอร์ฟรานซ์ กับการพัฒนา ด้านการท่องเที่ยว ในประเทศไทย

Dépliant touristique
sur la destination
Thaïlande et Bangkok
(1962)

แผ่นพับการท่องเที่ยว
ประเทศไทยและกรุงเทพฯ
(2505)

ร

t é m o i g n a g e s

Air France et le développement du tourisme en Thaïlande

Le tourisme est un des principaux secteurs de l'économie thaïlandaise. En effet la Thaïlande a beaucoup d'atouts, qu'elle a su mettre en valeur : l'hospitalité de sa population, l'ancienneté et la richesse de sa culture, la beauté et la diversité de ses paysages et un climat favorable tout au long de l'année.

Air France a apporté sa contribution au développement de notre industrie touristique par ses vols dont la fréquence et la qualité sont exemplaires, par l'action de ses filiales, la société des hôtels Méridien, ses voyagistes, Jet tours et Jumbo.

Air France avec le Tourism Authority of Thailand, assure la promotion de notre destination en France et en Europe et participe à nos bons résultats.

A l'occasion du cinquantième anniversaire de son implantation en Thaïlande, je souhaite exprimer mes remerciements à la compagnie Air France et à ses personnels et je leur adresse mes vœux les plus chaleureux de poursuite de leurs succès actuels.

Juthamas Siriwan

Directrice du Tourism Authority of Thailand.



Vous affiliez ou vos vacances vous méritent à Bangkok.
C'est ce que assure le fait et le durée de votre voyage.
AIR FRANCE sera heureux de vous y accueillir.
Sans hésiter, c'est World Travel Service,
1851, Chateaux-King Rd, tel. 2561-01,
est à votre disposition pour faciliter votre séjour.
Séjour à la collaboration de notre agence,
nous aurons pu mettre au point un itinéraire.
Ces installations vous permettent
de vous attendre dans la ville,
de choisir votre hôtel, votre restaurant,
d'organiser votre journée,
et de préparer vos excursions à partir de Bangkok.

AIR FRANCE
LE PLUS GRAND RESEAU DU MONDE

การท่องเที่ยว นับเป็นปัจจัยสำคัญอย่างหนึ่งต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศไทย สำหรับประเทศไทยมีมรดกอันเป็นเอกลักษณ์เฉพาะตัวของคนไทยอันทรงคุณค่ามากมาย อาทิ ความมีไมตรีจิตและความเอื้อเฟื้อเผื่อแผ่ของคนไทย มรดกทางวัฒนธรรมอันเก่าแก่ และชมบธรรมเนียมประเพณีอันดีงาม รวมถึง สถานที่ท่องเที่ยวที่ วยงามและหลากหลาย ตลอดจนภูมิอากาศที่เอื้ออำนวย เหล่านี้ล้วนเป็นพลังดึงดูดให้นักท่องเที่ยวหลั่งไหลเข้ามา ยังประเทศไทยตลอดทั้งปี

แอร์ฟรานซ์ได้ นับ หนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวของประเทศไทยมาโดยตลอด จากจำนวนเที่ยวบินและคุณภาพบริการที่ มา ครอบคลุมถึงการดำเนินงานของกลุ่มโรงแรม ในเครือเมอริเดียนซึ่งเป็นบริษัท ษา และของบริษัทนำเที่ยวฝรั่งเศส เจ็ททัวร์และจัมโบ

ในปี 2547 นี้ นับเป็นเวลา 50 ปีแล้วที่แอร์ฟรานซ์ได้มี ัมพ ันภาพอันดีกับการท่องเที่ยว แห่งประเทศไทย ในการช่วยประชา วมพันธ์ สถานที่ท่องเที่ยวของประเทศไทยในประเทศ ฝรั่งเศส และยุโรป ทั้งททท. ก็ได้มี วนรวมในกิจกรรมของแอร์ฟรานซ์ด้วยดีตลอดมา

ในโอกาส ครบรอบ 50 ปีของการก่อตั้งแอร์ฟรานซ์ในประเทศไทย การท่องเที่ยวแห่ง ประเทศไทย ขอ แสดงความยินดีกับผล ำเร็จการดำเนินงานของแอร์ฟรานซ์ และขอขอบคุณแอร์ฟรานซ์และพนักงานทุกคน ที่มี วนช่วยในการผลักดันการท่องเที่ยวของประเทศไทย ให้ชาวไทยและชาวต่างชาติ ได้รู้จัก สถานที่ท่องเที่ยวในประเทศไทย มากยิ่งขึ้น พร้อมกันนี้ขออวยพรให้แอร์ฟรานซ์ประ ับความ ำเร็จในการดำเนินงาน ตามเจตนารมณ์ที่ตั้งไว้ทุกประการ

ศิริวรรณ

นางจุฑามาศ

ผู้ว่าการการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

นางจุฑามาศ

ความสัมพันธ์ ทางเศรษฐกิจการค้า ระหว่างประเทศฝรั่งเศส และประเทศไทย



J.P. Thévenin

Chargement de bovins
par la porte avant
du "Super Pelican"

ภาพการบรรทุกวัว
ขึ้นทางประตูหน้าของ
เครื่องบินซูเปอร์เพลิแกน



สาร
t é m o i g n a g e s

Les relations économiques entre la France et la Thaïlande

Les relations économiques entre la France et la Thaïlande n'ont cessé de se développer depuis maintenant plus d'un demi-siècle. Heureuse coïncidence ou facteur déterminant, ces progrès sont allés de pair avec l'implantation d'Air France.

Le dynamisme des exportations thaïlandaises est fort et explique que la Thaïlande présente un solde excédentaire continu dans ses échanges avec la France. La Thaïlande est le 8ème partenaire asiatique de la France, et le 3ème partenaire dans l'Asean.

Pour sa part, la France a une solide implantation commerciale en Thaïlande : une soixantaine de grands groupes et plus de 250 PME poursuivent un double objectif : la croissance sur le marché intérieur et le choix de ce pays comme base régionale de production pour l'exportation.

La taille du marché thaïlandais environ 63 millions d'habitants, très proche de celle de la France, sa solidité économique et sa stabilité politique offrent

loppement, permettant à la France de consolider sa position de 2ème fournisseur européen après l'Allemagne et devant le Royaume Uni.

Dans ce panorama, la présence d'Air France joue un rôle essentiel : la fréquence et la qualité de ses dessertes, tant passagers que cargo, constituent un argument de poids dans les décisions mutuelles d'investissement.

J'adresse donc mes remerciements à Air France et à ses personnels pour leur contribution au développement de nos relations bilatérales, mes félicitations pour le cinquantième anniversaire de leur implantation en Thaïlande et tous mes vœux pour qu'ensemble nous continuions l'approfondissement de nos relations commerciales avec nos partenaires thaïlandais.

Jean-Paul Thévenin
Président de la
Chambre de Commerce
Franco-Thaïe.

ความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจการค้าระหว่างประเทศไทยและฝรั่งเศส ได้พัฒนาอย่างต่อเนื่องมา โดยลำดับ จวบจนกระทั่งบัดนี้เป็นเวลากว่าครึ่งศตวรรษแล้ว อาจกล่าวได้ว่าการพัฒนาดังกล่าว เริ่มขึ้นพร้อมๆ กับการก่อตั้งแอร์ฟรานซ์ในประเทศไทย ซึ่งอาจมองได้ว่าเป็นเรื่องที่มาประจวบเหมาะ หรือมองว่าเป็นหนึ่งในปัจจัยสำคัญที่ช่วยส่งเสริมการพัฒนา ความสัมพันธ์ดังกล่าวก็ว่าได้

ประเทศไทยเป็นประเทศที่มีศักยภาพด้านการส่งออก ซึ่งเป็นเหตุผลที่ว่าทำไมประเทศไทยจึงได้เปรียบดุลการค้า ฝรั่งเศส มาโดยตลอด สำหรับฝรั่งเศส ประเทศไทยนับเป็นคู่ค้าลำดับที่ 8 ในกลุ่มประเทศจากทวีปเอเชีย และลำดับที่ 3 ในกลุ่มประเทศจากเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

ประเทศฝรั่งเศส ได้มีการลงทุนทำการค้าและจัดตั้งบริษัท ในประเทศไทย โดยจัดเป็นกลุ่มบริษัทฝรั่งเศส ข้ามชาติกว่า 60 บริษัท และบริษัทขนาดกลางและขนาดย่อมอีกกว่า 250 บริษัท ซึ่งบริษัทเหล่านี้เลือกประเทศไทยเป็นที่ตั้ง ด้วยเหตุผลหลัก 2 ประการคือ พิจารณาจากอัตราการค้า

เจริญเติบโตของตลาดในประเทศ และพิจารณาจากที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ คือประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการผลิต ในภูมิภาคนี้เพื่อการส่งออก ด้วยจำนวนประชากร 63 ล้านคน

ซึ่งเป็นจำนวนที่ใกล้เคียงกับประเทศฝรั่งเศส ประกอบกับศักยภาพทางการเมืองและความเป็นปึกแผ่นทางเศรษฐกิจทำให้ประเทศไทยมีช่องทางที่จะพัฒนาเปิดโอกาส ให้ฝรั่งเศส เป็นคู่ค้าอันดับ 2 จากกลุ่มประเทศยุโรป รองจากเยอรมนี และนำหน้า ทราซอาณาจักร

จากภาพรวมดังกล่าว แอร์ฟรานซ์จึงมีบทบาทสำคัญอย่างยิ่ง กล่าวคือ ด้วยจำนวนเที่ยวบินและคุณภาพในการขนถ่ายสินค้า การตัดสินใจลงทุนทำการค้าระหว่างไทยและฝรั่งเศส

ข้าพเจ้าขอขอบคุณแอร์ฟรานซ์และพนักงานที่มีส่วนร่วมในการส่งเสริมการพัฒนาความสัมพันธ์ทางการค้าระหว่างทั้งสองประเทศ และขอแสดงความยินดีในการเฉลิมฉลองครบรอบห้าสิบปีของการก่อตั้งแอร์ฟรานซ์ในประเทศไทย ท้ายที่สุดนี้ ข้าพเจ้าขอใ้เราทุกคนร่วมกันพัฒนาความสัมพันธ์ทางการค้า ไทย-ฝรั่งเศส ให้แน่นแฟ้นยิ่งขึ้นต่อไป

มร. ฌ็อง-ปอล เทเวอเน็ง
ประธานหอการค้าฝรั่งเศส - ไทย

พนักงานแอร์ฟรานซ์ในประเทศไทย

ร

t é m o i g n a g e s

Mercredi 2 juin 1954, un demi-siècle déjà : notre première collègue thaïlandaise, Miss Tao, accueillait avec le représentant expatrié d'alors, Monsieur Blondeau, le premier vol régulier d'Air France d'après-guerre. Que de chemin parcouru depuis lors !

Quand on m'a demandé de témoigner au nom de mes collègues thaïlandaises et thaïlandais de leur activité au service d'Air France en Thaïlande, c'est tout d'abord un sentiment d'humilité qui m'a étreint : rien n'aurait été possible sans ce formidable esprit d'équipe et l'enthousiasme qui nous animaient tous et qui perdurent avec nos jeunes collègues.

Et puis après cette humilité, vint la reconnaissance envers toutes celles et ceux qui nous ont aidés dans notre tâche : les autorités thaïlandaises, bien sûr, les agents de voyage, les transitaires et la communauté culturelle et économique en Thaïlande.

Les femmes et les hommes d'Air France en Thaïlande

จุดกำเนิดของแอร์ฟรานซ์ในประเทศไทย เริ่มต้นเมื่อ 50 ปีที่แล้ว ในวันพุธที่ 12 มิถุนายน 2497 ซึ่งเป็นวันที่คุณแควเพื่อนร่วมงานคนไทยคนแรกของเราและมร.บลองโด ผู้จัดการชาวฝรั่งเศส ในขณะที่นั้นได้ให้การต้อนรับเที่ยวบินประจำเที่ยวแรกของแอร์ฟรานซ์ภายใต้ธงชาติไทย

ทุกครั้งที่เมื่อมีใครขอให้ผมแสดงความคิดเห็นในนามของเพื่อนร่วมงานคนไทยเกี่ยวกับการทำงานด้านบริการ ร่วมกับแอร์ฟรานซ์ประจำประเทศไทย ความรู้สึกแรกคือความอบอุ่นผอมตุน พร้อมกับปริศนาที่งานที่ยอดเยี่ยม ยิ่งไปกว่านั้นความกระตือรือร้นของทีมงาน ทำให้บรรยากาศในการทำงานมีชีวิตชีวาเป็นอย่างมาก ซึ่ง ึ่งเหล่านี้ได้บอกลมาถึงเพื่อนร่วมงานรุ่นใหม่ๆ

ในปัจจุบัน นอกจากนี้แอร์ฟรานซ์ยังได้ให้การยอมรับและเห็นคุณค่าของทุกคน และทุกฝ่ายที่มี วนต่อความ ำเร็จของบริษัท ไม่ว่าจะเป็นพนักงาน หรือแม้แต่นักเรียนภายนอกอื่นๆ อาทิ หน่วยงานราชการ บริษัทท่องเที่ยว บริษัทขนส่ง ังนี้คนและองค์กรฝ่ายวัฒนธรรมและเศรษฐกิจ



Des femmes et des hommes d'Air France en 1965...

พนักงานแอร์ฟรานซ์ในปี 2508



S. Luengthaviboon

Enfin, c'est la fierté qui domine en moi :

• fierté du chemin parcouru, où comme notre délégué régional, Joël A. Routier, l'a déclaré, nous sommes passés du statut de simple escale sur la ligne d'Extrême-Orient d'Air France, à celui de base opérationnelle sur cette même ligne, pour en arriver à devenir une escale autonome majeure du réseau mondial d'Air France,

• fierté d'avoir contribué au développement économique de la Thaïlande et au rapprochement de notre peuple avec le reste du monde,

• fierté d'avoir su nous adapter aux changements continus des produits d'Air France (types d'avion et de services, escales, fréquences, etc...) au service de notre clientèle et de la Compagnie.

Naturellement comme dans toute famille, il y eut des discussions, des divergences, mais nous avons toujours dépassé ces difficultés vers le haut, au niveau des intérêts du personnel, du transport aérien thaïlandais international et d'Air France.

Que tous mes collègues et nos partenaires en soient remerciés et félicités. Mes vœux sont qu'Air France poursuive dans la voie de l'excellence et du succès, au service de la Thaïlande et de son rapprochement avec la France et l'Union européenne.

Somkiert Luengthaviboon
Président de l'Amicale Air France en Thaïlande.

... et en 2002

... และในปี 2545



เหนือ ึ่งอื่นใด ความภาคภูมิใจกับการทำงานร่วมกับแอร์ฟรานซ์ได้แก่

ท ความภาคภูมิใจในความเติบโตอย่างต่อเนื่อง มร.โจแอล เอรูตีเยร์ ผู้จัดการประจำภูมิภาค

ได้กล่าวไว้ว่า แอร์ฟรานซ์ประจำประเทศไทยได้

ผ่าน ฉานะของการเป็น ถานีที่ทุก ู่ไปบนทาง

ตะวันออกไกล ุ ฉานะฐานปฏิบัติ การและกำลัง

จะก้าว ุ การเป็น ถานีหลักอิ ระ ถานีหนึ่งใ

เครือข่ายทั่วโลกของแอร์ฟรานซ์

ท ความภาคภูมิใจที่ได้ ับ นุนการพั ฒนาเศรษฐกิจ

ของประเทศไทย และการประ านเชื่อมกั ะหว่างไทย

กับชาติอื่นๆ ทั่วโลก

ท ความภาคภูมิใจที่ได้เรียนรู้การปรับต้ ัวให้เข้ากับ

การเปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่องของผลิตภัณฑ์ บริการ

แอร์ฟรานซ์ (อาทิ ประเภทของเครื่องบิน จำนวนเที่ยวบิน การให้บริการของ ถานี เป็นต้น) เพื่อบริการที่ดี ุด

ของบริษัทแก่ลูกค้า

ตลอดระยะเวลาที่มทำงานมา ึ่งถึงแม้ว่าเราอาจมีการ โดแยงกั ันบ้างด้วยความเห็นที่แตกต่างกัน แต่เราก็ได้ผ่านพหุอุป รรคและปัญหาต่างๆ มาได้ด้วยดี

ไม่ว่าจะเป็นเรื่องผลประโยชน์ของพนักงาน การเปลี่ยนแปลง ด้านการขน

ทางอากาศในประเทศไทยและทั่วโลก ซึ่งเพื่อนพนักงานทุกคนและหุ้น วนทุกฝ่าย

ควรรวมภาคภูมิใจและแ ด้งความยินดีกั บประ ภารณเหล่านั้น

ุดท้ายนี้ ผมขออวยพรให้แอร์ฟรานซ์ประ ะ ความ ัว เร็ง

ในการดำเนินงานที่ยอดเยี่ยม ัท ึ่งในด้านการให้บริการของ ถานี

ประจำประเทศไทย และด้านความ ัมพันธ์กั บประเทศฝรั่งเศส

และ ภาพยุโรป

นาย มเกียรติ เหลืองทวิบุญ ประธานชมรมแอร์ฟรานซ์

ประจำประเทศไทย

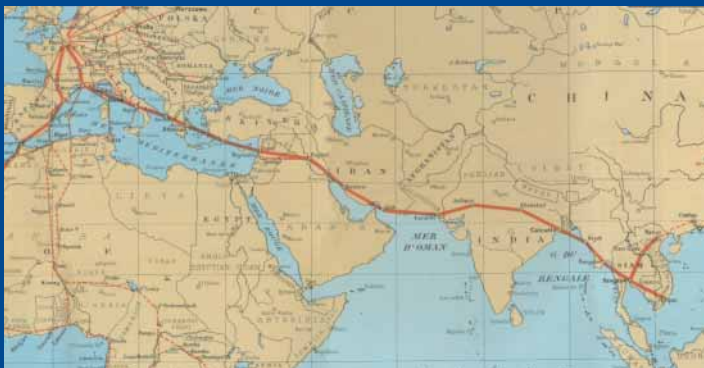
จากเครื่องบิน ามเครื่องยนต์
 เดอัวิติน ดี 338 (2481)
 ถึงเครื่องบินไอพ่น ี่เครื่องยนต์
 โบอิง 707 (2512)

ปีแอร์ กอง
 กับเวลา 30 ปีที่ให้บริการผู้โดยสาร
 ของแอร์ฟรานซ์

t é m o i g n a g e s

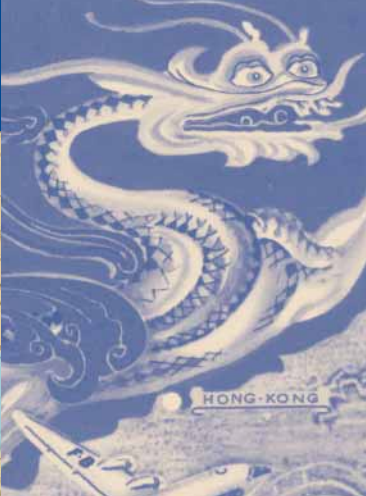
*Du trimoteur
 Dewoitine D.338 (1938)
 au quadriréacteur
 Boeing 707 (1969)
 Pierre CAN,
 30 ans de service des passagers d'Air France*

Carte itinéraire
 de la route d'Extrême-Orient
 d'Air France (été 1937)

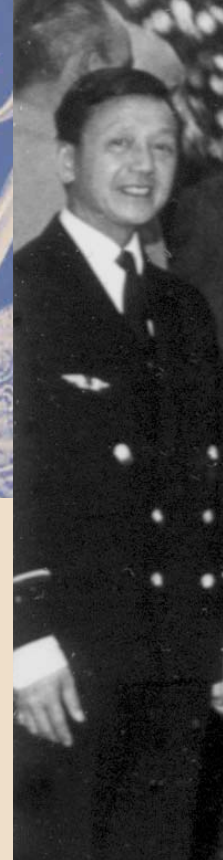


แผนที่แสดงเส้นทาง
 การบินไปยังตะวันออกไกล
 ของแอร์ฟรานซ์ (ฤดูร้อน 2480)

Années 1960, célébration
 de départs à la retraite
 de personnels navigants
 d'Air France :
 à gauche Pierre Can,
 Chef de Cabine,
 4^e à partir de la gauche,
 M. Fulachier,
 Commandant de Bord,
 6^e, Didier Daurat,
 pionnier d'Air France
 et ancien directeur
 de l'exploitation.



ปี 2503 มีการจัดเลี้ยงอำลาพนักงานที่ทำการบินของแอร์ฟรานซ์ซึ่งเกษียณอายุชาย : ปีแอร์ กอง หัวหน้าลูกเรือ ที่ 4 จากซ้าย : มร. ฟูลาซีเยร์ นักบินผู้ควบคุมการบิน ที่ 6 : ดิดิเยร์ โดราต ผู้บุกเบิกของแอร์ฟรานซ์ และอดีตผู้อำนวยการ การทำงานภาคพื้นดิน

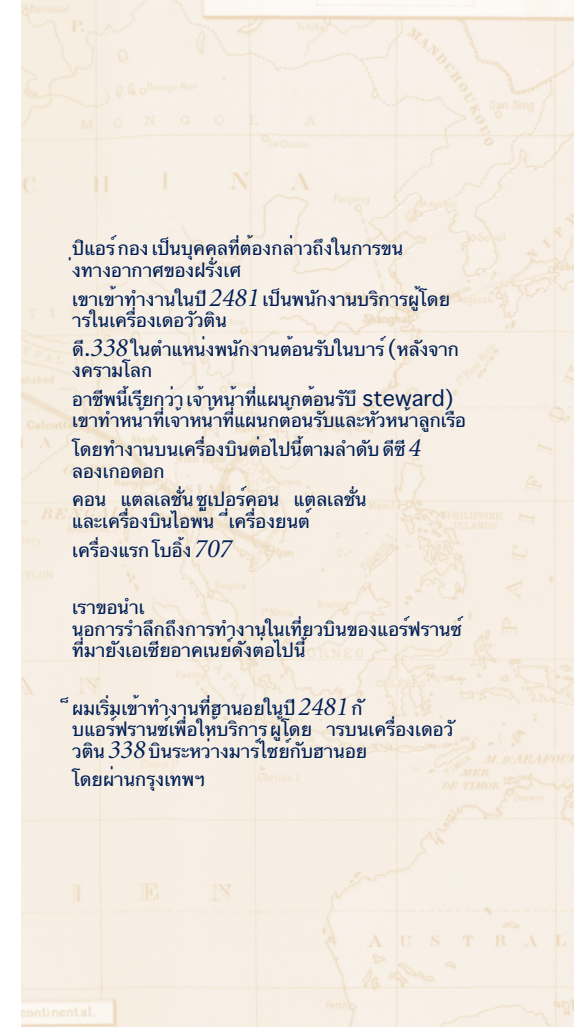


Pierre CAN est une figure du transport aérien français : engagé en 1938 au service des passagers du Dewoitine D.338 en qualité de barman (la profession prendra après guerre l'appellation de steward), il reprend son activité comme steward puis chef de cabine, à bord successivement du DC4, du Languedoc, du Constellation, du Superconstellation et enfin du premier quadriréacteur Boeing 707.

Nous publions ici ses souvenirs de la ligne Air France d'Asie du Sud Est :

" J'ai été embauché à Hanoï en 1938 par Air France pour assurer le service au passager à bord du Dewoitine 338 reliant Marseille à Hanoï via Bangkok.

AIR FRANCE
 RESEU INTERCONTINENTAL
 ÉTÉ 1937



ปีแอร์ กอง เป็นบุคคลที่ต้องกล่าวถึงในการขนส่งทางอากาศของฝรั่งเศส เขาเข้าทำงานในปี 2481 เป็นพนักงานบริการผู้โดยสารในเครื่องบินเดอัวิติน ดี.338 ในตำแหน่งพนักงานต้อนรับในบาร์ (หลังจากสงครามโลก อาชีพนี้เรียกว่า เจ้าหน้าที่แผนกต้อนรับ steward) เขาทำหน้าที่เจ้าหน้าที่แผนกต้อนรับและหัวหน้าลูกเรือ โดยทำงานบนเครื่องบินต่อไปนี้ตามลำดับ ดีซี 4 ลองเกอดอก คอน แดลแลชั่น ซูเปอร์คอน แดลแลชั่น และเครื่องบินไอพ่น ี่เครื่องยนต์ เครื่องแรง โบอิง 707

เราขอนำเสนอการรำลึกถึงการทำงานในเที่ยวบินของแอร์ฟรานซ์ ที่มายังเอเชียอาคเนย์ดังต่อไปนี้

" ผมเริ่มเข้าทำงานที่ฮานอยในปี 2481 กับแอร์ฟรานซ์เพื่อให้บริการผู้โดยสารบนเครื่องบินเดอัวิติน 338 บนระหว่างมาดริดกับฮานอย โดยผ่านกรุงเทพฯ

Le Dewoitine 338 était un trimoteur performant pour l'époque (vitesse 260 km/h, rayon d'action 1950 km, altitude de croisière 3000 m) mais il offrait une faible charge marchande (2700 kg). Pour les 12 passagers qu'il transportait sur les lignes d'Extrême-Orient, la charge disponible pour le barman, une glacière, 5kg de glace, des boissons plus quelques conserves, s'élevait à 80 kg ! Cette limite excluait tout agent européen d'un poids moyen de 65 à 75 kg. C'est donc en partie pour notre poids de 50 kg que huit collègues vietnamiens et moi-même avons été sélectionnés pour effectuer le service de la ligne d'Extrême-Orient à partir de Tunis (nos collègues métropolitains assuraient le service entre Marseille et Tunis).

Le voyage durait 7 jours, avec 6 escales de nuit : la première à Tunis, la deuxième à Alexandrie après escales à Tripoli et Benghazi, la troisième à Bagdad après escales à Beyrouth et Alep, la quatrième à Karachi après escales à Bouchir et Djask, la cinquième à Calcutta après Jodhpur et Allahabad, enfin la sixième à Rangoon après escale à Akyab. Le septième jour, le vol atteignait Hanoï après escale à Bangkok, avant de continuer jusqu'à Hong-Kong avec une escale à Fort-Bayard.

เครื่องบิน Dewoitine 338 เป็นเครื่องบินสามเครื่องยนต์ที่มีประสิทธิภาพมากใน มัยนั้น (ความเร็ว 260 กม.ต่อ ชม. พิชัยการบิน 1950 กม. และ เพดานบินที่ 3,000 เมตร) แต่ สามารถรองรับน้ำหนักบรรทุกได้น้อยมาก (2,700 กก.) สำหรับการขนส่งผู้โดยสาร 12 คนไปยังตะวันออกไกล พนักงานต้อนรับสามารถนำอุปกรณ์การทำงานขึ้นเครื่องได้ 80 กก. ซึ่งมีอุปกรณ์ดังต่อไปนี้ กระติกน้ำแข็งหนึ่งใบ น้ำแข็ง 5 กก., เครื่องดื่ม และอาหารกระป๋องเล็กน้อย จากข้อจำกัดดังกล่าวจึงทำให้พนักงานชาวยุโรปซึ่งมีน้ำหนักเฉลี่ยอยู่ที่ 65 ถึง 75 กก. ไม่ได้รับการพิจารณาให้ทำงานดังกล่าว เนื่องจากพวกเราน้ำหนักเพียง 50 กก. ผมและเพื่อนชาวเวียดนามอีกแปดคนจึงได้รับเลือกให้ทำหน้าที่ให้บริการ สำหรับเที่ยวบินไปตะวันออกไกล โดยเดินทางออกจากตูนิส (เพื่อนร่วมงานของเราจากฝรั่งเศสให้บริการระหว่างมาร์ไซย์และตูนิส)

การเดินทางใช้เวลา 7 วันโดยแวะพักค้างคืน 6 คืนที่เมืองเล็กซานเดรียหลังจากที่แวะพักที่ตรีโปลีและเบงกาซี คืนที่สามที่แบกแดดหลังจากที่แวะจอดที่เบรุตและเล็บ คืนที่สี่ที่การาจีหลังจากที่แวะจอดที่บูเชียร์และดัจด์ คืนที่ห้าที่กัลกัตตาหลังจากที่แวะจอดที่โจตปูร์และอัลลาฮาบัด และคืนที่หกที่ย่างกุ้ง หลังจากแวะพักที่อักษับ วันนั้นที่เจ็ดเดินทางถึงฮานอยหลังจากที่แวะพักที่กรุงเทพฯ ก่อนที่จะบินต่อไปยังฮ่องกงโดยแวะพักที่ฟอร์ต-บายาร์ด



Service à bord du Dewoitine 338

การให้บริการบนเครื่องบิน Dewoitine 338



Embarquement à bord du Dewoitine 338

การขึ้นเครื่องบิน Dewoitine 338

Afin de limiter les temps de voyage, déjà assez longs par eux-mêmes, le barman était contraint de faire embarquer les passagers pendant la mise en marche et le chauffage des moteurs (les moteurs à piston de l'époque nécessitaient une période de montée en température de dix à vingt minutes avant le point fixe et le décollage) et ce, à quelques mètres des pots d'échappement : ils étaient complètement dans l'ambiance aéronautique des pionniers avec bruit, souffle, fumée, poussières !

Ces vols, effectués de jour, suivaient principalement les côtes. Ils pouvaient être très pénibles, en particulier en période de mousson (les fronts nuageux s'élèvent jusqu'à 9000 m, alors que le plafond du Dewoitine 338 était limité à 3000 m). La vitesse de croisière de 260 km/h laissait s'écouler les gouttes de pluie sur les hublots.

Pour les repas, le barman commandait des cartons-repas froids aux escales et en assurait le service dès l'atteinte de l'altitude de croisière. Son strapontin servait de poubelle ! Le soir, les passagers et l'équipage dinaient à l'hôtel. Le barman s'assurait que les passagers avaient bien les bagages nécessaires pour la nuit, après avoir procédé à leur débarquement au moyen de l'escabeau de l'avion.

La deuxième guerre mondiale nous a surpris à Tunis. Nous avons été transférés à Alger, puis à Marseille. Nous

เพื่อจำกัดเวลาการเดินทาง ซึ่งก็ยาวนานอยู่แล้ว พนักงานต้อนรับจำต้องนำผู้โดยสารขึ้นเครื่อง

ในระหว่างกำลังติดเครื่องและรอให้เครื่องยนต์ร้อน (เครื่องยนต์ลูกสูบใน มัยนี้ต้องรอเวลาให้อุ่นหุภูมิ

ขึ้นเป็นเวลา ๑๐ ถึง ๒๐ นาทีก่อนจะถึงจุดที่กำหนดว่าให้ขึ้นบินได้) ผู้โดยสารอยู่ใน สภาพการเดินทางทางอากาศของผู้บุกเบิกอย่างแท้จริงอยู่ห่างจากท่อไอเสียเพียงเล็กน้อยนั้นและ

อยู่ท่ามกลางเสียงลมเป่าคลื่นและฝุ่นละออง! เที่ยวบินเหล่านี้บินในตอนกลางวัน โดยมีเสียงขายฝรั่งบางครั้งก็ยากลำบากมากโดยเฉพาะในฤดูมรสุม (เมฆอยู่สูงถึง 9,000 เมตรในขณะที่เพดานบินสูงสุดของ

เครื่องบิน Dewoitine 338 คือ 3,000 เมตร) ความเร็วที่ 260 กม.

ต่อ ชม. ทำให้มีน้ำฝนรั่วเข้ามาทางหน้าต่าง การบริการอาหารพนักงานต้อนรับจะนำอาหารไปกล่องเมื่อแวะพักและให้บริการเมื่อขึ้นถึงเพดานบินสูงสุด ที่นั่งที่พับได้ของเขาใช้เป็นที่เก็บขยะในตอนเย็นโดยผู้โดยสารและ

ลูกเรือรับประทานอาหารที่โรงแรม พนักงานต้อนรับต้อง

ตรวจสอบว่าผู้โดยสารมีเครื่องใช้ในกระเป๋าเพื่อใช้ในตอน

กลางคืนหลังจากที่ได้ให้ผู้โดยสารลงจากเครื่องบินทางบันได

สงครามโลกครั้งที่สองเกิดขึ้นเมื่อเราอยู่ที่ตูนิส เราได้เดินทางไปยังแอลเจียร์และมาร์ไซย์ เราทำงาน



Service à bord du "Constellation"

การบริการบนเครื่องบิน คอน แดลเลชั่น



Service à bord du Douglas DC4

การบริการบนเครื่องดักลาส ดีซี 4

Service Première à bord du Boeing 707

การบริการในชั้นหนึ่งบนเครื่องบินอิง 707



assurés alors des vols en Dewoitine 338 équipés en 24 sièges et en Bloch 220 au départ de Marseille et Alger à destination de Tunis, Oran, Casablanca.

La reprise de l'exploitation d'Air France nous a ramenés sur la ligne Extrême-Orient.

Le Constellation (Lockheed L749) mis en œuvre sur la route transitant à Bangkok à partir de 1954, a apporté des progrès considérables : la

vitesse de 480 km/h, la capacité (de 34 fauteuils-couchettes à 68 sièges touristes), une altitude de vol de 6000 m avec une cabine pressurisée. Pour le confort des passagers, l'équipage (généralement 2 stewards et 1 hôtesse) disposait d'armoires contenant des plateaux préparés avec hors-d'œuvre, fromage et dessert. Les plats chauds contenus dans des cassolettes à l'intérieur de thermos étaient réchauffés sur une plaque

บนเที่ยวบินด้วยเครื่องเดอวัตติน 338 มี 24 ที่นั่ง และเครื่องบลอค 220 ซึ่งเดินทางออกจากมาร์ไซย์และแอลเจียร์ไปยังตูนิส โอรานและคาซาบลังกา เมื่อแอร์ฟรานซ์กลับมาให้บริการใหม่ พวกเราจึงกลับมาให้บริการบนเที่ยวบิน ุตะวันออกไกลอีกครั้ง เครื่องคอน แดลเลชั่น (ล็อกฮีดแอล 749) ซึ่งนำมาใช้ใน เส้นทางที่ผ่านกรุงเทพฯ ตั้งแต่ปี 2497 มีความก้าวหน้าเป็นอย่างมาก

ความเร็ว 480 กม. ต่อ ชม. ความจุ (ที่นั่งปรับเอนนอนได้ 34 ที่และที่นั่ง ำหรับนักท่องเที่ยวอีก 68 ที่นั่ง) เพดานบิน 6,000 เมตร ลูกเรือ (่วนใหญ่เป็นพนักงานฝ่ายโดย าร 2 คนและพนักงานต้อนรับหญิง 1 คน) มีตู้บรรจุถาดซึ่งเตรียมไว้ล่วงหน้า มีอาหารเรียกน้ำย่อย เนยแข็งและของหวาน ่วนอาหารร้อนจะบรรจุอยู่ในหม้อที่ข้างในเป็นแบบกระติก น้ำร้อนเมื่อจะ ริฟจะนำมาอุ่นให้ร้อนบนเตาไฟฟ้า

électrique. Il faudra attendre le Lockheed L.1049 Super Constellation équipé de fours électriques pour compléter des cuissons et offrir des repas dignes de bons restaurants : hors-d'œuvre riches (caviar, saumon, foie gras), pièce de viande tranchée devant le passager et naturellement fromage et dessert, le tout accompagné d'une sélection de grands vins. A l'arrière de la cabine, ces vols offraient 6 couchettes – 2 fois 2 places au niveau du plancher et

2 fois une place au-dessus. La mise en place du lit ne prenait que 5 minutes. Les passagers avaient la possibilité de rester dans leurs couchettes lors des escales.

Le service connaîtra de nouvelles améliorations avec l'arrivée des Boeing 707 en 1960 et l'offre de service culminera avec l'introduction des Boeing 747. Ces quadriréacteurs apporteront aux passagers trois autres

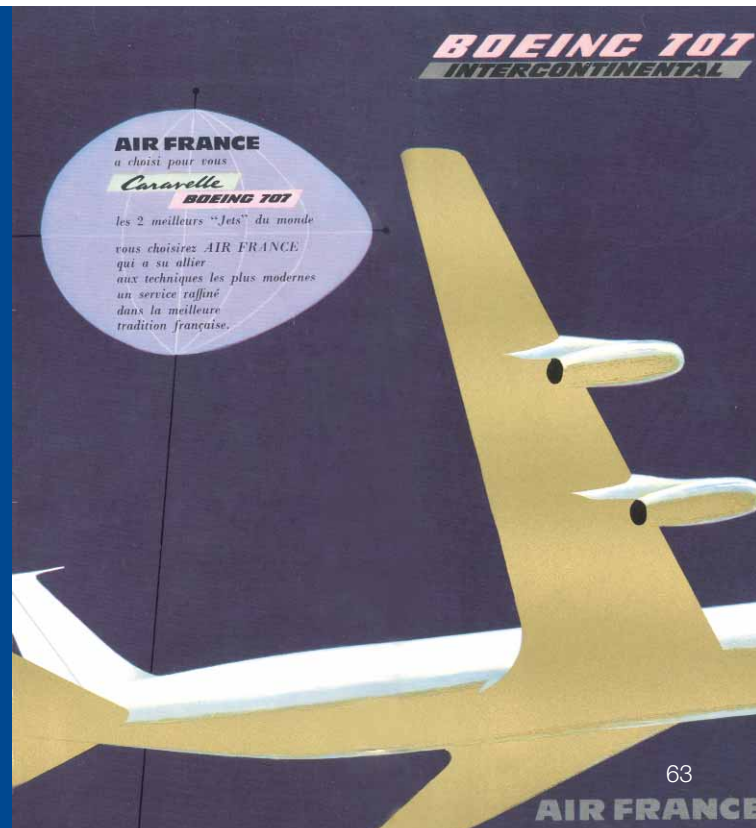
เครื่องล็อกฮีดแอล 1049ซูเปอร์ คอน แดลเลชั่นจะมีเตาอบไฟฟ้า เพื่อทำอาหารและ ริฟอาหาร เทียบเท่ากับภัตตาคาร กล่าวคือ อาหารเรียกน้ำย่อยที่หรู (คาเวียร์ ปลาแซลมอน ตับบด) อาหารจากหลัก ซึ่งเป็นเนื้อหนึ่งชิ้น ตามด้วยเนยแข็งและของหวาน อาหารจะริฟร่วมกับไวน์ในตอนท้ายเครื่องบิน 6เตียง เดียงล่าง 2เตียง 2ชุด

และเตียงบน 2เตียง การปูที่นอนใช้เวลาเพียง 5 นาที เท่านั้น ผู้โดยสาร มารถนอนอยู่ในที่นอนได้ในระหว่างการแวะจอด

การบริการจะพัฒนาขึ้นไปอีก เมื่อเริ่มใช้เครื่องบินอิง 707ในปี 2503 และการบริการพัฒนา ุติ เมื่อเริ่มใช้เครื่องบินอิง 747 เครื่องบินไอพ่น ุติ เครื่องยนต์ทำให้ ผู้โดยสาร ุติ ประโยชน์ที่เห็นได้ชัด

avantages très sensibles : la vitesse - 900 km/h, l'altitude de croisière - plus de 10.000 m, au-dessus des nuages de mousson, et enfin leur rayon d'action supérieur à 10.000 km autorisant des vols accélérés ou sans escales, comme entre Bangkok et Paris.

Quel contraste entre mes vols de début de carrière -7 jours entre Paris et Bangkok, avec une vingtaine d'escales, à comparer avec un vol d'aujourd'hui opéré par un Boeing 747.400 qui relie sans escale Bangkok à Paris en 12 h 25, et en sens inverse, contre les vents dominants, en 10 h 55 !".



เพิ่มขึ้นอีก ามประการ คือ ความเร็ว 900 กม. ต่อ ชม. เพดานบินี กว่า 10,000 เมตร รวมถึงการบินเหนือเมฆฝนในฤดูม รุม และพิ ัยการบินกว่า 10,000 กม. ทำให้ใช้เวลาเดินทาง น้ลง หรือบินตรง เช่นเที่ยวบินระหว่างกรุงเทพฯ และปารี มั่นช่างแตกต่างกันโดย ันเชิง ระหว่างเที่ยวบินของเราในช่วงเริ่มแรก ซึ่งใช้เวลาถึง 7 วันระหว่างปารี และกรุงเทพฯ โดยต้องแวะพักถึง ยี่ ิบครั้ง เมื่อเปรียบเทียบกับเที่ยวบินในปัจจุบันซึ่งใช้เครื่องบินอื่ 747-400 ใช้เวลาเดินทางระหว่างกรุงเทพฯ และปารี เพียง 10 ชั่วโมง 55 นาทีเท่านั้น และในทางกลับกันเมื่อต้องบินด่านลม ใช้เวลา 12 ชั่วโมง 25 นาที

Couverture d'un dépliant promotionnel du Boeing 707 (1959)

หน้าปกแผ่นพับ ึ่ง ริมด้านการตลาด ของเครื่องบินอื่ 707 (2502)

ไปรษณีย์อากาศพิเศษ ระหว่างประเทศไทย และประเทศฝรั่งเศส

ที่ระลึก

t é m o i g n a g e s

L'aérophilatélie entre la Thaïlande et la France

Nous sommes heureux de vous présenter une sélection de plis illustrant l'histoire d'Air France en Thaïlande.

เรามีความยินดีที่จะนำ นอ ไปรษณีย์ภัณฑ์ที่แ ดงให้เห็น ถึงประวัติของแอร์ฟรานซ์ ในประเทศไทย



Premier vol effectué par Air France le 22.03.1947 Saigon-Phnom Penh-Bangkok à partir du réseau local indochinois en Douglas DC3 Pullman. Equipage commandant Guibert, radio Crabot, mécanicien Redon. Retour de Bangkok le même jour. Ouverture officielle de la ligne le 10.06.1947.

เที่ยวบินแรกของแอร์ฟรานซ์ในวันที่ 22 มีนาคม 2490 ระหว่างไซ่ง่อน-พนมเปญ-กรุงเทพฯ โดยออกเดินทางจากเครือข่ายท้องถิ่นในอินโดจีน ใช้เครื่องบิน Douglas DC3 Pullman ลูกเรือ มีพันตรีกีแบร์ พนักงานวิทยุคราโบต์ช่างเครื่องเรอดง เดินทางกลับมากรุงเทพฯ ในวันเดียวกัน เปิดบริการเที่ยวบิน ันทางนี้อย่างเป็นทางการในวันที่ 10 มิถุนายน 2490



Premier vol en gros porteur Boeing 747 entre Paris et Tokyo via Bangkok le 2 mars 1972, avec un pli émis à Tel Aviv et au retour le 4 mars 1972 avec deux plis émis à Bangkok à destination de Téhéran, et Paris

เที่ยวบินแรกโดยเครื่องบิน 747 ระหว่างปารีส ถึงโตเกียวโดยผ่านกรุงเทพฯ เมื่อวันที่ 2 มีนาคม 2515 จดหมายนี้ ึ่งมาจากเทลอาวีฟ และบินกลับในวันที่ 4 มีนาคม 2515 โดยมีจดหมาย ออจับจากกรุงเทพฯ ึ่งไป طهرانและปารีส



Premier vol en quadricopteurs Boeing 707 sur la ligne de l'Extrême-Orient d'Air France en décembre 1960 et janvier 1961. Plis émis en France et au Vietnam.

เที่ยวบินแรกด้วยเครื่องบินไอพ่น "เครื่องยนต์โบอิง 707" บนเส้นทางตะวันออกไกลของแอร์ฟรานซ์ ในเดือนมีนาคม 2503 และ มกราคม 2504 จดหมายนี้ ึ่งมาจากฝรั่งเศส และเวียดนาม



Premier tour du monde en Concorde Air France le 27.11.1986 arrivé à Bangkok d'Australie, continuant le 29.11.1986 vers le Sri Lanka.

การเดินทางรอบโลก ด้วยเครื่องบินคองคอร์ดของแอร์ฟรานซ์เป็นครั้งแรก เมื่อวันที่ 27 พฤศจิกายน 2529 เดินทางจากออสเตรเลียมาถึงกรุงเทพฯ และในวันที่ 29 พฤศจิกายน 2529 เดินทางต่อไปยังศรีลังกา



Autre tour du monde en Concorde Air France, vers l'est, avec escale en Inde avant arrêt en Thaïlande, le 30.11.1987 le voyage se poursuivant le 02.12.1987 en direction de l'Indonésie.



การเดินทางรอบโลกอีกด้านหนึ่งของเครื่องบินคองคอร์ดของแอร์ฟรานซ์ มาทางตะวันออก โดยแวะพักที่อินเดีย ก่อนจะมายังประเทศไทย วันที่ 30 พฤศจิกายน 2530 และเดินทางต่อไป ในวันที่ 2 ธันวาคม 2530 มุ่งหน้าไปยังอินโดนีเซีย





Concorde

Remerciements

La Délégation Régionale d'Air France en Thaïlande remercie tous ceux qui ont collaboré à la réalisation de cette plaquette.

A toutes et à tous, un chaleureux

Merci !

ขอบคุณ

ทีมงานภูมิภาคของแอร์ฟรานซ์ประจำประเทศไทย ขอขอบคุณทุกคนและทุกหน่วยงานที่มี วนรวมในการจัดทำหนังสือเล่มนี้

ขอแสดงความนับถือและขอบคุณ

Les documents illustrant cette plaquette proviennent des collections du Musée Air France. Les gouaches de Philippe Mitschké (page 21) et d'Albert Brenet (pages 25 et 26) sont tirées de l'ouvrage "Un siècle d'aviation avec Air France", coédité par le Musée Air France et Gallimard

ข้อมูลประกอบหนังสือเล่มนี้ได้จากการรวบรวมของพิพิธภัณฑ์แอร์ฟรานซ์ ภาพวาดหน้าของฟิลิปป์ มิทช์เค่ (หน้า 21) และของอัลแบร์ เบรอนเนท (หน้า 25 และ 26) คัดลอกมาจากผลงานนี้ หนึ่งศตวรรษการบินกับแอร์ฟรานซ์ โดยมีพิพิธภัณฑ์แอร์ฟรานซ์และกาลิมาด์เป็นบรรณาธิการร่วม