



*Air France: Quarante ans
à Shanghai*





Sommaire

<i>L'Administration Générale de l'Aviation civile de Chine et Air France</i> par M. le Ministre Yang Yuan Yuan	I
<i>Le tourisme en Chine et le groupe Air France</i> par M. le Ministre Shao Qiwei	II
<i>Félicitations de la ville de Shanghai,</i> M. Yang Xiong , Vice maire de Shanghai	III
<i>40 ans de présence d'Air France en République Populaire de Chine,</i> par Jean Cyril Spinetta, Président Directeur Général d'Air France	IV
<i>Air France au service de la Chine,</i> par Patrick Alexandre et Frank Legré	V
L'histoire d'Air France en Chine	VI
<ul style="list-style-type: none"> 1. Les grandes dates 2. Les pionniers 3. Les temps modernes 1966-2006 	
SkyTeam	VII
Le hub de Paris Charles de Gaulle	VIII
Témoignages	IX
<ul style="list-style-type: none"> • Annick de Bentzmann, Présidente de la Chambre de Commerce franco-chinoise : Les relations économiques entre la Chine, la France et l'Union européenne • André Gréard, copilote à bord du premier vol Saïgon - Shanghai du 16 janvier 1947 • Jean-Claude Le Berre : Les premiers vols en 1966 • Florence Wu : Les interprètes chinoises à bord • Jean-Louis Pinson : Les femmes et les hommes d'Air France en Chine • Cécile Vic : La Fondation Air France et « Couleurs de Chine » 	
Remerciements	X

TEXTE CHINOIS

Signature le 15 janvier 1998 de l'accord de code share
entre les présidents d'Air France et China Eastern



M. YANG Yuan yuan

L'Administration Générale de l'Aviation civile de Chine et Air France

La qualité des relations sino-françaises est excellente et la coopération dans le domaine de l'aviation civile très fructueuse. En tant que compagnie désignée sur les lignes Chine-France par le gouvernement français, durant 40 ans, Air France a contribué activement au développement de l'amitié entre nos deux pays et elle a été plusieurs fois en position de leader : Air France fut en 1966 la première compagnie occidentale à desservir la Chine, puis la première compagnie occidentale à voler à Pékin en 1973, enfin la première compagnie européenne à desservir Canton en 2004.

Pendant toutes ces années, Air France a participé activement au développement du transport aérien civil chinois. En 1966, à Shanghai, Air France nous a assisté dans la mise en œuvre de l'exploitation des quadriréacteurs tant en approche (mise au point de l'Instrument Landing System) qu'en traitement au sol. Nous avons coopéré également dans le domaine des télécommunications. Pour beaucoup d'opérateurs aériens chinois, Air France est plus qu'une simple compagnie étrangère opérant en Chine, c'est également un partenaire apprécié.

A l'occasion du 40^{ème} anniversaire de la ligne Shanghai-Paris, c'est avec plaisir que j'adresse toutes mes félicitations à Air France pour son implantation commerciale très réussie en Chine et je formule mes vœux les plus chaleureux pour qu'Air France poursuive son développement au service du rapprochement entre nos deux pays et nos deux peuples.

M. YANG Yuan yuan
Ministre de l'Administration Générale
de l'Aviation civile de Chine

TEXTE CHINOIS



M. Shao Qiwei

Le tourisme en Chine et Air France



Magazine
de bord Air France,
année 2000

En ma qualité de Ministre du Tourisme, c'est avec beaucoup de plaisir et de reconnaissance que je souhaite à Air France un heureux 40^{ème} anniversaire de son arrivée à Shanghai et en Chine, et que j'exprime mes remerciements pour le soutien qu'Air France apporte depuis de nombreuses années au tourisme en Chine.

Le Tourisme est l'un des secteurs au monde à avoir une croissance des plus rapide. La demande ne cesse de croître durablement et le marché du tourisme grandit de manière exponentielle créant ainsi de grandes perspectives de développement. Ce « brillant secteur » devient un nouveau domaine permettant de promouvoir le développement économique et social.

En 2005, la Chine a accueilli 46 800 000 touristes et 31 000 000 chinois sont sortis du pays. L'Organisme Mondiale du Tourisme prévoit que la Chine sera en 2020 la première destination au monde pour le tourisme et le quatrième pays exportateur de touristes.

Air France est la plus ancienne compagnie aérienne occidentale à s'être implantée en Chine en 1966. Depuis 40 ans Air France a non seulement été le témoin des débuts de ce secteur, mais elle a aussi joué un rôle essentiel à cet essor.

Aujourd'hui Air France et ses partenaires offrent 46 vols hebdomadaires entre la Chine et l'Europe. De plus Air France a été un acteur incontournable en France et en Europe pour le développement du tourisme vers la Chine. La Chine est considérée par les français comme leur destination touristique préférée en Asie.

Nous souhaitons construire ensemble avec Air France un pont d'amitié et promouvoir la coopération et les échanges touristiques entre nos deux pays.

J'adresse tous mes vœux pour que perdure le succès qu'Air France connaît aujourd'hui !

M. SHAO Qiwei
Ministre du Tourisme

TEXTE CHINOIS

Félicitations de la ville de Shanghai

Félicitations de la ville de Shanghai

M. YANG Xiong
Vice maire
de Shanghai

PHOTO
EN
ATTENTE



Retour d'Air France à Shanghai, le 12 mai 1998

Le 20 septembre 1966, l'aéroport de Hongqiao alors flambant neuf, a accueilli le premier vol Air France AF180 en provenance de Paris, ouvrant ainsi une nouvelle page de l'histoire de l'aviation civile sino-française. Air France est la première compagnie occidentale à desservir la Chine.

Depuis lors, Air France a établi une étroite coopération avec la compagnie China Eastern sur la desserte de la ligne Shanghai-Paris. Avec 17 vols hebdomadaires entre ces deux villes-phares, nos compagnies construisent ensemble un véritable pont aérien entre la France et la Chine et permettent ainsi de rapprocher de plus en plus les horizons communs de l'Asie et de l'Europe.

Partenaire de confiance durant les 40 années écoulées, Air France a été témoin du grand développement de la ville de Shanghai. Elle participe activement à la construction du hub international de Shanghai et contribue ainsi au développement social et économique de notre ville.

J'adresse tous nos vœux pour que perdure le succès qu'Air France connaît aujourd'hui ! Longue vie à l'amitié franco-chinoise !

M. YANG Xiong
Vice maire de Shanghai

TEXTE CHINOIS

40 ans de présence d'Air France en République Populaire de Chine

Jean-Cyril Spinetta
Président
Directeur Général
d'Air France



Le 29 janvier 1964, l'éditorial du journal « Ren Min Ri Bao » saluait l'établissement des relations diplomatiques sino-françaises en ces termes :

« Les nations chinoise et française sont toutes deux de grandes nations qui jouent un rôle important dans les affaires internationales. Bien que la Chine et la France aient des systèmes sociaux différents, leurs peuples chérissent la paix et sont liés par une amitié traditionnelle. L'établissement de relations

diplomatiques normales entre les deux pays favorisera non seulement le développement de l'amitié entre les deux peuples, le resserrement de leurs liens économiques et culturels, mais aussi la réalisation de la coexistence pacifique entre Etats à systèmes sociaux différents ainsi que la paix mondiale ».

Depuis lors, cette amitié sino-française ne s'est jamais démentie.

Pour sa part, Air France fut en 1966 la première compagnie occidentale présente en Chine Populaire avec l'ouverture de l'escale de Shanghai, la première compagnie occidentale à relier Pékin en 1973, la première compagnie européenne à desservir Canton en 2004 et ainsi la première compagnie européenne à proposer 4 destinations en Chine. C'est donc avec une légitime fierté que nous célébrons en 2006 le 40^{ème} anniversaire de l'ouverture de l'escale de Shanghai et de notre présence commerciale en Chine.

Le présent livret retrace ces 40 ans, mais il n'aurait pas été complet s'il n'avait rappelé l'action des précurseurs d'Air France qui ont œuvré pour préparer notre installation en 1966 et dont Maurice Noguès en est le plus illustre.

Quels que soient la volonté et l'enthousiasme des équipes d'Air France, notre développement en Chine n'aurait pas été possible sans le soutien permanent des Autorités aéronautiques civiles d'une part, et des compagnies aériennes chinoises d'autre part, d'abord sous pavillon CAAC puis Air China, China Eastern et China Southern. Je voudrais donc sincèrement les remercier d'autant plus que les rapports de confiance et de respect mutuels ont créé un climat propice à la coopération et à notre développement.

Je ne saurais oublier la fidélité de nos passagers, chinois et étrangers, qui ont toujours répondu favorablement à nos innovations, portées et promues par les femmes et les hommes d'Air France en Chine, que je salue à cette occasion et à qui j'exprime aussi ma très vive gratitude.

Que tous soient assurés qu'Air France s'efforcera de développer la qualité de ses services pour conserver la confiance et la fidélité de ses clients et de ses partenaires.

TEXTE CHINOIS



Patrick Alexandre
Directeur Général Commercial International

Air France en Asie et en Chine

Par Patrick Alexandre et Franck Legré

L'Asie a toujours été un continent majeur pour Air France et le développement de son marché aérien répond à tous les investissements d'Air France.

Pour faire face à cette demande en Asie, Air France après une croissance de l'offre de 11 % en 2005, augmente son offre de 11,4 % en 2006. Au global, Air France dessert pendant la saison été 2006 treize pays d'Asie différents au travers de 28 escales et plus de 200 vols par semaine, tous sans escale.

Dans cet ensemble, la Chine offre des perspectives brillantes : le trafic total chinois est passé de la 37^{me} place en 1978 au 4^{me} rang en 2002 parmi les états membres de l'OACI.

En 2006, 46 vols hebdomadaires d'Air France sont proposés au départ des 4 escales de Chine, avec le lancement des deuxièmes vols quotidiens de Hong Kong et Shanghai. Air France KLM offre de plus à partir du 28

mai 2006 une cinquième destination en Chine, Chengdu, à destination d'Amsterdam, à raison de 2 vols hebdomadaires opérés en Boeing 777-200.

Cette embellie est le fruit d'une longue présence d'Air France en Chine : si nous célébrons en 2006 le quarantième anniversaire de l'ouverture de l'escale de Shanghai, déjà à partir de 1947, Air France opère un service aérien régulier hebdomadaire entre Shanghai et Saïgon, en correspondance avec un vol à destination de Paris. Ce service sera suspendu en 1949.

Cette plaquette commémorative vous rappellera cette époque des pionniers avant de retracer l'histoire d'Air France à Shanghai.

L'évolution est spectaculaire : en 1949, il fallait 45 h 35 de vol pour relier Shanghai à Paris. Aujourd'hui, les vols d'Air France au départ de Shanghai atteignent Paris Charles de Gaulle en 12 h de vol sans escale.



Franck Legré,
Directeur Général pour la Chine
et Jean-Louis Pinson,
Directeur Général
pour l'Asie-Pacifique
à l'occasion du lancement
du deuxième vol quotidien
Pékin - Paris

TEXTE CHINOIS



Boeing 777-300 ER en vol

Entre ces deux dates, Air France est fière et reconnaissante d'avoir été la première compagnie occidentale à desservir Shanghai en 1966, Pékin en 1973, et la première compagnie européenne à desservir Canton en 2004 et à proposer ainsi 4 escales au départ de Chine, à destination de Paris Charles de Gaulle, où le hub d'Air France offre 18 000 possibilités de correspondances par semaine.

Notre activité en Chine s'inscrit dans le cadre de l'alliance SkyTeam, où 8 des 10 partenaires sont présents, dont KLM, notre associé.

Aujourd'hui, les équipes de ventes et aux aéroports d'Air France et de KLM combinent leurs forces en Chine pour mieux servir leurs clients. Air France et KLM offrent en outre un programme commun de fidélisation, Flying Blue, récompensant leurs passagers chinois répétitifs, avec des Miles, ainsi qu'un accès plus rapide au statut « Elite », accordant de nombreux avantages avant, pendant et après le vol.

Le succès d'Air France et les fondements de son développement sont dus à tous les acteurs du transport aérien en Chine : les autorités de l'aviation civile, aéroportuaires, les services d'immigration et des douanes, l'office du tourisme chinois, les réseaux d'agences de voyage et de transitaires cargo, et naturellement nos clients.

La coopération avec la CAAC est exemplaire et prolongée par nos accords avec nos partenaires China Eastern et China Southern. Nous nous félicitons, par ailleurs, que China Southern ait décidé de rejoindre l'alliance SkyTeam en 2007.

Mais nous ne saurions oublier les femmes et les hommes d'Air France en Chine, chinois et expatriés, qui ont su s'adapter à l'évolution de nos produits et les proposer aux voyageurs chinois en les fidélisant.

Que tous en soient remerciés et qu'ils soient convaincus que nous ferons tout pour mériter leur confiance.

La desserte de Paris au départ de Shanghai en quelques chiffres

La desserte de Paris au départ de Shanghai en quelques chiffres

TEXTE CHINOIS

Année	1949	1966	1998	2006
Vols / Semaine	2	1	3	17 *
Type d'avion	Douglas DC4	Boeing 707	Airbus A340	Boeing 777-200
Nombre de passagers	44	146	252	270
Masse au décollage	33 t	146 t	271 t	296 t
Vitesse (km/h)	350	900	880	890
Nombre d'escales	7	4	0	0
Durée du voyage	76 h	23 h	12 h 40	12 h

*dont 7 en partage de codes avec China Eastern



Airbus 340-300 au décollage

Affiche Extrême-Orient par Guerra, 1950

Les grandes dates de l'histoire

d'Air France à Shanghai et en Chine

À «√≥ï «§—rî TEXTE CHINOIS



Affiche Extrême-Orient par Dumas des éditions Perceval, 1950

Les précurseurs

Les précurseurs

1911
René Vallon est le premier français à voler en Chine, à Shanghai.

1913
Livraison par Caudron d'avions de sa fabrication.

1924
24 mai : Lors d'un raid, les Français Pelletier d'Oisy et Besin à bord d'un monomoteur Breguet 19 se posent à Shanghai, après 14 jours de vol sur 27 jours de voyage en provenance de Paris-Villacoublay, ayant couvert les 17 000 km du parcours à la moyenne horaire de 188 km/h.

TEXTE CHINOIS

1932

Mai : Maurice Noguès, chef pilote d'Air Orient, se rend de Hanoi à Canton, puis Hong Kong et Shanghai pour étudier une ligne Hanoi - Hong Kong - Shanghai.

1940

Juin : suspension des vols d'Air France à la signature de l'Armistice.

1944

16 novembre : la fin de la 2^{ème} guerre mondiale permet à Air France de reprendre son activité.

1946

17 décembre : Aux termes d'un accord provisoire, le gouvernement chinois autorise Air France à desservir Shanghai deux fois par mois au départ de Saigon.

TEXTE CHINOIS



1



2

1947

16 janvier : arrivée à Shanghai d'un voyage d'étude en DC4 d'Air France.

30 mars : ouverture d'un service régulier Paris Shanghai en DC4.

Air France exploite une ligne hebdomadaire Saigon - Hong Kong - Shanghai en DC4.

1949

20 juillet : la guerre civile en Chine impose la suspension de la desserte de Shanghai.

1956

Octobre : grâce à des accords passés avec la compagnie tchécoslovaque, CSA et soviétique, Aeroflot, Air France offre des correspondances vers la Chine à partir de Prague, Moscou et Novossibirsk, puis de ce dernier point à Pékin avec la compagnie nationale chinoise.

(1) Douglas DC4, 1947-1949

(2) Arrivée à Shanghai du Boeing 707 Château de Cheverny, le 20 septembre 1966

TEXTE CHINOIS

Les temps modernes

1966

1^{er} juin : le gouvernement français et le gouvernement de la République populaire de Chine signent à Paris un accord relatif aux communications aériennes entre les deux pays.

19 juillet : les représentants des deux compagnies aériennes nationales signent un accord de représentation mutuelle.

19 septembre : la ligne Paris Shanghai est inaugurée. Le service hebdomadaire est opéré en Boeing 707, jet long-courrier, avec escales à Athènes, Le Caire, Karachi et Phnom Penh.

Air France est la seule compagnie occidentale desservant la République populaire chinoise.

1972

22 janvier : la fréquence de la ligne Paris Shanghai passe à deux vols par semaine.

1973

07 septembre : ouverture de la ligne Paris Pékin en Boeing 707. L'escale de Pékin, qui remplace celle de Shanghai, est desservie à raison de deux vols par semaine.

29 octobre : premier vol Pékin Paris de la CAAC en Boeing 707.

(1) Arrivée des invités conduits par le Président Roos, le 20 septembre 1966

(2) Hall de l'aérogare de Shanghai en 1966

(3) Service à bord du Boeing 707

TEXTE CHINOIS



1

2



3

1975

7 février : prolongement jusqu'à Tokyo de la ligne Paris Pékin d'Air France.

1978

10 mai : le premier Boeing 707 cargo d'Air France se pose à Pékin.

1979

Retour à 2 fréquences hebdomadaires Pékin Paris en Boeing 707 en vol accéléré avec une seule escale à Karachi. Un vol continue sur Tokyo, vers l'est.

1980

Avril : le Boeing 747 combiné à raison d'un vol hebdomadaire remplace à Pékin les deux vols assurés jusque là par Air France en Boeing 707.

La CAAC met en ligne son Boeing 747 SP reliant Pékin à Paris une fois par semaine.

1985

26 juin : la desserte de la Chine par Air France devient bihebdomadaire jusqu'au 30 novembre 1985.

TEXTE CHINOIS

1986

28 février : Air France et la CAAC proposent chacune deux vols hebdomadaires entre Pékin et Paris, assurés en Boeing 747.

1988

Début avril : Air France met en service un Boeing 747 cargo « Super Pélican » conjointement avec la CAAC, entre Shanghai et Paris.

1991

28 juin : la liaison hebdomadaire Pékin Paris est assurée sans escale en Boeing 747 combi.

1994

27 mars : le nouvel Airbus long courrier quadriréacteur, l'A 340, est introduit par Air France à Pékin, où il assure 3 vols hebdomadaires sans escale à destination de Paris.

30 septembre : les 3 vols hebdomadaires Pékin Paris sont opérés en Boeing 747-400.

1998

15 janvier : signature d'un accord entre China Eastern et Air France, autorisant la desserte de Paris au départ de Shanghai.

29 mars : les fréquences hebdomadaires d'Air France au départ de Pékin passent de 4 à 5.

11 mai : réouverture de la liaison Shanghai Paris, à raison de deux vols par semaine, sans escale.

01 septembre : Air France renforce ses vols au départ de la Chine en augmentant sa desserte de Shanghai qui passe de deux à trois vols par semaine, et de Pékin, de quatre à cinq vols, tous sans escale.

TEXTE CHINOIS



Boeing 707 « Pélican » Cargo



Premier vol Canton à l'aéroport...



Boeing 747
« Super Pélican » Cargo



...et en ville
avec les « Girls »
du Moulin Rouge

2000

26 mars : la ligne d'Air France Pékin Paris devient **quotidienne**. L'offre est en hausse également au départ de Shanghai, qui passe de 3 à 4 vols par semaine.

Novembre : Air France Cargo, en partenariat avec la compagnie China Cargo, offre 3 fréquences par semaine.

2001

16 novembre : Air France dessert désormais la ligne Shanghai Paris tous les jours (dont 3 fréquences par ses propres moyens) grâce au partage de codes avec la compagnie China Eastern.

2002

31 mars : Air France exploite elle-même 5 des 7 vols hebdomadaires assurés en partage de code avec China Eastern.

2004

6 janvier : Air France ouvre sa 4^{ème} destination chinoise, **Canton**, à raison de 5 vols par semaine, en coopération avec **China Southern**.

L'appareil utilisé est l'Airbus A340 300.

2005

13 juin : **2 vols quotidiens** Pékin Paris

2006

28 mai : ouverture de l'escale de **Chengdu** par **KLM**, compagnie sœur d'Air France.

46 vols **passagers hebdomadaires** au départ de Pékin, Shanghai, Canton et Hong Kong.

15 fréquences **hebdomadaires Cargo** au départ de Shanghai, Canton et Hong Kong.

TEXTE CHINOIS

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



–ÿš°ÿÈſÿ°‡ſ“ : a’ æ.» .2467 ð÷βα.» .2496

TEXTE CHINOIS

‡ ÈπΣ ‘İſ’ πφŒβ,π . °’

Les pionniers : 1911-1956

2



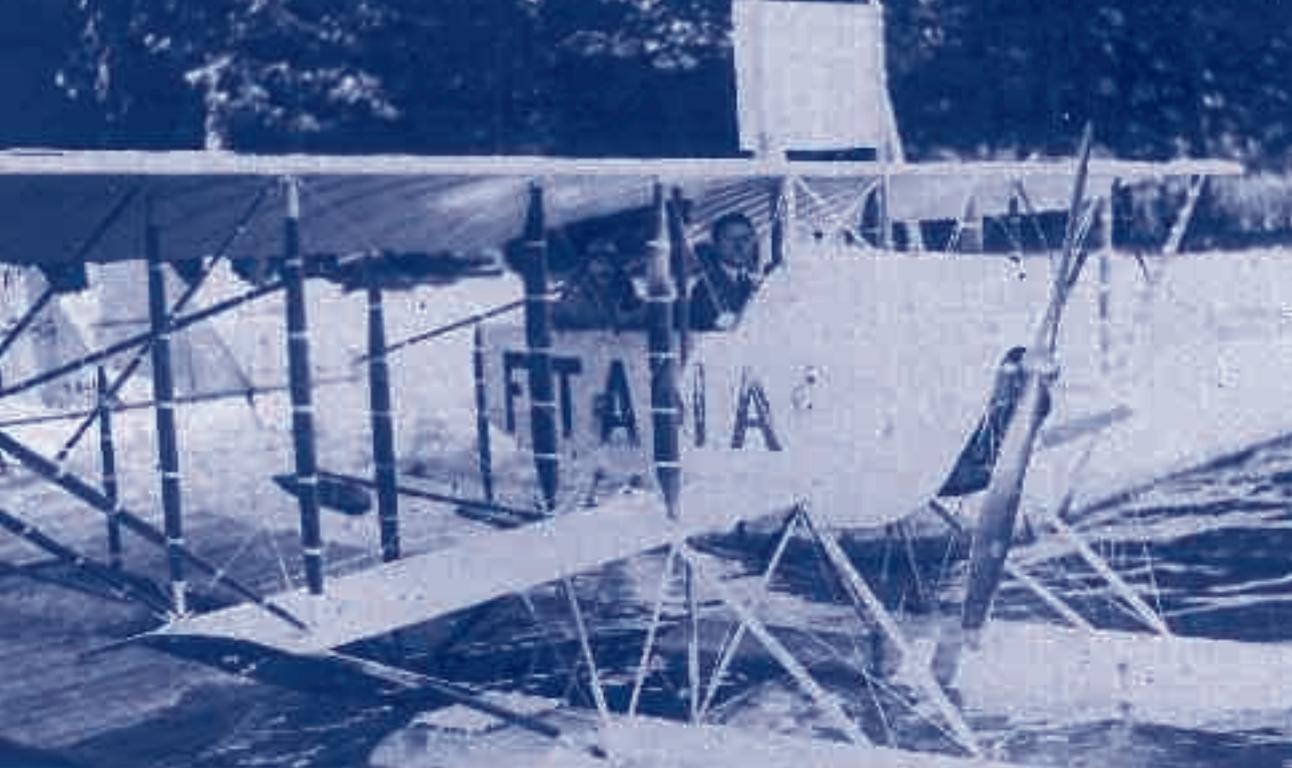
1911

« L'aviateur français René Vallon, qui effectuait en Chine une série d'expériences publiques d'aviation et avait exécuté de beaux vols à Shanghai, a été victime d'un accident mortel le 6 mai. Il évoluait au-dessus de l'hippodrome de Shanghai lorsque l'on vit son biplan pris dans un remous, embarder de façon inquiétante, puis s'abattre sur le sol de 200 mètres de hauteur. L'infortuné pilote gisait sans vie sous les débris de l'appareil.

René Vallon, né le 2 mars 1880 à Paris, avait obtenu son brevet sous le numéro 109, en date du 21 juin 1910. Il avait pris part de façon fort honorable à divers meetings et se trouvait en Extrême-Orient depuis environ trois mois. »

L'Aérophile du 15 mai 1911

TEXTE CHINOIS



Caudron G3
avec en arrière plan,
le pilote André Robyn



Maurice Noguès



1913

Juillet : Le constructeur français René Caudron présente en vol son appareil le Caudron G3, qu'il livrera à la Chine. Il survole et photographie Pékin et reçoit en témoignage d'admiration l'ordre de l'Epi d'Or, distinction rare que peu d'étrangers possèdent.

1924

24 avril : Georges Pelletier d'Oisy et son mécanicien, Lucien Besin, quittent Paris Villacoublay à bord d'un monomoteur Bréguet 19. Leur intention est de voler jusqu'à Tokyo. Après 12 escales, au départ de Hanoi, ils partent le 18 mai pour la troisième série de bonds à destination de Tokyo. Le 20 mai, ils atterrissent sur l'hippodrome Kiang Wang de Shanghai et mal guidés, l'appareil termine sa course dans un fossé. L'avion est cassé, mais ils avaient franchi, en 27 jours, une distance de 16.450 km en 90 heures de vol effectif, réparties sur 14 étapes comportant une moyenne de 1.175km jamais atteinte auparavant. Sportivement, le gouvernement chinois met à leur disposition un Bréguet 14, à moteur Renault de 300CV.

Sur cette machine moins rapide, Pelletier d'Oisy et Besin quittent Shanghai le 29 mai et par Pékin, Moukden, Haï Tchou, Taï Kou et Osaka, atteignent enfin Tokyo le 9 juin. Ils avaient couvert en 30 heures de vol les derniers 4.300km qui les séparaient de Tokyo.

1932

Maurice Noguès, créateur de la ligne d'Orient de la compagnie Air Orient, une des 5 fondatrices d'Air France, s'envole en mai de Saigon et se pose à Shanghai, après escales à Nanhbing et Hong Kong. A Shanghai, au cours d'une déclaration prophétique, il évoque l'avenir du transport aérien en Extrême-Orient et souligne l'importance, comme plaque tournante, de Shanghai. L'invasion à laquelle la Chine doit faire face rendra bien vite précaire cette liaison : mais l'idée en subsiste.

1935-1938

Air France signe entre 1935 et 1938 plusieurs accords relatifs à l'acheminement du courrier chinois vers l'Europe (à Nankin, le 30 septembre 1935, à Paris le 23 novembre 1937, à Hangkéou et à Hong Kong les 25, 26 et 30 mars 1938).

TEXTE CHINOIS

1940

Juin : Air France suspend ses vols à la signature de l'armistice.

1944

16 novembre : Air France reprend ses activités.

1946

27 décembre : Aux termes d'un accord provisoire, le gouvernement chinois autorise Air France à desservir Shanghai deux fois par mois au départ de Saïgon, tout en prévoyant la possibilité de vols supplémentaires.

1947

16 janvier : parti de Paris le 10 janvier, arrivée après 50 heures de vol effectif à Shanghai d'un voyage d'étude d'Air France effectué en DC4. L'équipage était composé du commandant Hennequin, du copilote Gréard, du radio Chaussat, du mécanicien Devillard, de Melle Gomont, hôtesse, et de MM. Barrois et Müller, respectivement commissaire de bord et steward.

Nous publions ci-après des extraits d'un article rédigé par le commandant Hennequin, publié dans un bulletin des « Amis de Maurice Noguès » :

« La situation à Shanghai se présentait de la façon suivante :

- le terrain seul valable était occupé et dirigé par les Américains à titre militaire,
- à part le trafic purement chinois, les liaisons ne se faisaient pas en fréquences internationales mais par le moyen des « grilles » que nous avons tous connues,
- la météo était assurée par plusieurs organismes : américains, chinois et les Pères (ceux qui savaient vraiment ce qu'était un typhon),

TEXTE CHINOIS



Bréguet 19



• comme de bien entendu, ni moi ni personne d'autre n'avait fait une reconnaissance du terrain.

Au mois de décembre, janvier, Shanghai est tributaire de très mauvais temps. Principalement brouillard, pluie, givrage et plafond bas.

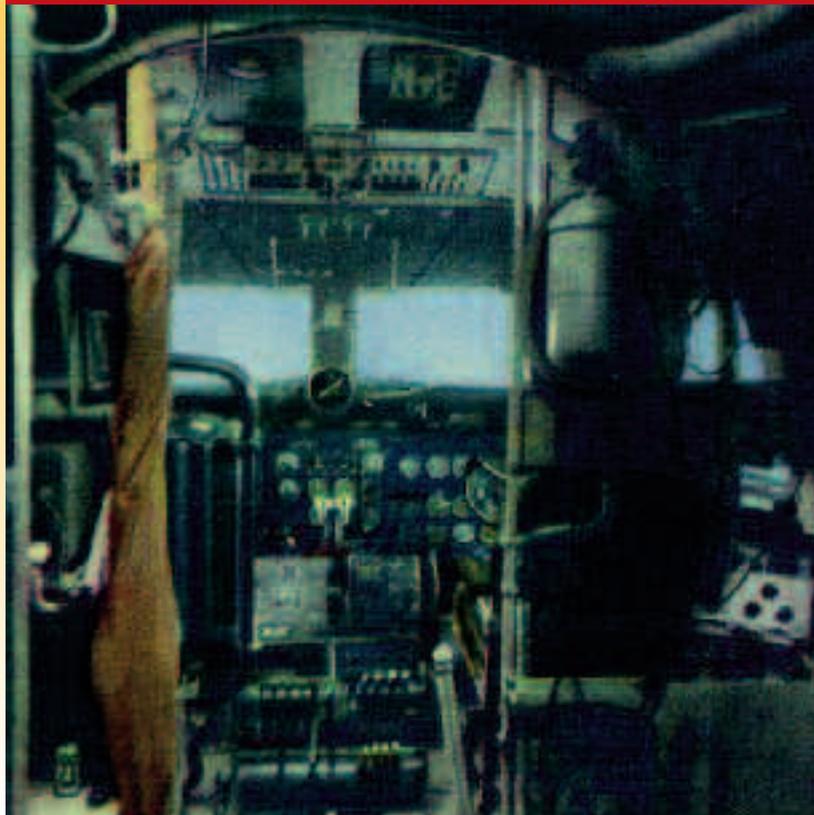
Nous voilà partis à Saïgon avec le FBBDE. Le « plan de vol » était assez compliqué à établir. Les renseignements que nous avons à Saïgon étaient, certes, valables jusqu'à Hong Kong et immédiatement après, mais plus loin, c'étaient des suppositions. Les renseignements pour les fréquences de radiophares étaient supposées bonnes. Les fréquences radiotélégraphistes avec la Chine étaient donc condensées dans cette fameuse « grille ». En route pour près de neuf heures de vol. Avec de l'essence pour rejoindre facilement Okinawa si nécessaire, ce qui a bien failli arriver ! Tout se passa normalement jusqu'après Hong Kong. Les complications commencèrent lorsqu'il fallut rentrer « dedans » et attendre de recevoir et capter les radiophares chinois, ceux de Amoy, Fou Tchéou, Wonchow, qui avaient la particularité d'appartenir à la CNAC ou la CATC, compagnies d'aviations chinoises de l'époque. Ils avaient une portée réduite. Il fallait combiner la navigation (dans les nuages) pour ne pas passer trop loin et la chance pour qu'un de leurs appareils soit en vol, les radiophares ne fonctionnant qu'à cette occasion ! La chance nous sourit quand même. Ceux-ci purent donc être utilisés mais sans certitude absolue de leurs informations.

Le vol se poursuivit, toujours dedans. Et c'est là que commença à se situer les difficultés dues à notre fameuse grille : Chaussat, notre combien sympathique radio, eut beau appeler Shanghai sur les fréquences indiquées, PERSONNE NE REPONDAIT !

TEXTE CHINOIS

TEXTE CHINOIS

Poste de pilotage du Douglas DC4



L'hôtesse apportant un télégramme de passager au radio du Douglas DC4

Ces appels duraient assez longtemps pour que l'on se demande si l'on pouvait poursuivre sur Shanghai !

Pourquoi personne ne répondait ? Mais tout simplement parce que les délais de transmission (compte tenu de notre retard à effectuer ce vol) Chine/Indochine furent tels que la grille reçue à Saigon était périmée et celle-ci dut être changée une ou deux fois avant la réalisation du vol ! La réception du radiophare de Shanghai semblait bonne mais c'était absolument tout ce que nous avions. Alors, seuls la patience, la science et l'ingéniosité de Chaussat permirent la réalisation du vol. En cherchant, en bagarrant avec toutes ses fréquences, il parvient enfin, peu avant l'arrivée estimée, à rentrer en communication avec la tour de Shanghai, et me donner météo, pression atmosphérique, etc...

Les nouvelles n'étaient ni bonnes ni réjouissantes : très mauvais temps par plafond bas et visibilité plus que médiocre. Devant cette situation, une petite conversation s'établit entre le sol (américain) et nous, qui peut se résumer à ceci : il ne fait vraiment pas beau pour arriver par un temps pareil mais si vous voulez, nous pouvons vous aider au moyen de notre GCA.

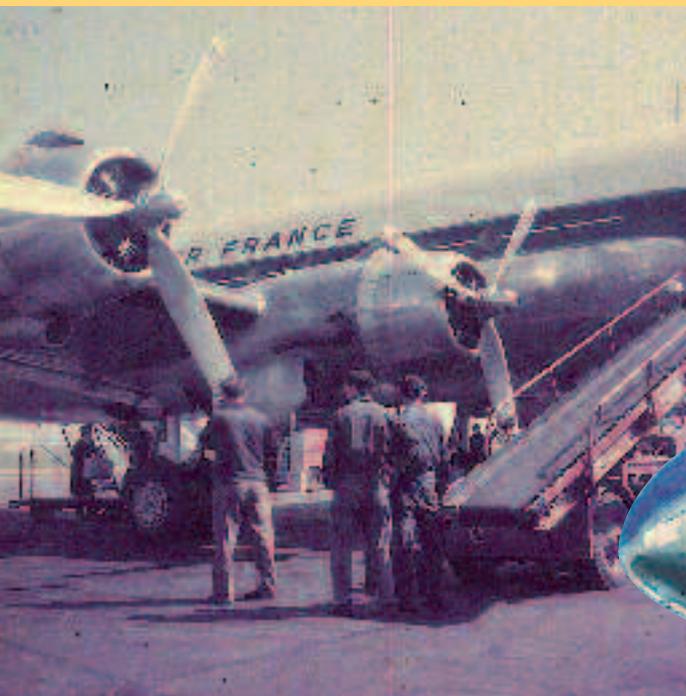
La réponse fut naturellement oui au grand plaisir et au soulagement des américains. Ce ne fut donc plus que routine et l'excellent travail des Américains nous permit de nous poser comme une fleur avec très peu de visibilité et un plafond de moins de cent mètres.

Il était temps ! Le mauvais temps empira à un point tel que, 15 minutes après l'atterrissage, le terrain fut RED, c'est à dire fermé à la circulation.

Epilogue : A l'époque, nous avions dans l'équipage des commissaires, des stewards et aussi de charmantes hôtesse (elles le sont toutes). Nous avions également de jeunes copilotes très studieux et attentionnés à leur travail. Vous devinez la suite. Les nécessités de travail d'équipe aidant dans les réceptions, le copilote et l'hôtesse se marièrent et, etc... »

30 mars : La ligne régulière Saigon Shanghai, en correspondance avec la ligne Paris Saigon est mise en service en DC4 « Ciels de France » pullman. L'appareil décollait le jeudi à 7h et arrivait à l'aéroport de Lung-Wa à Shanghai le même jour à 15h30, ces 2.835 km effectués en 8h30 de vol. Les 15.000 km entre Shanghai et Paris sont effectués en 45h35 de vol et un peu plus de 76 h de voyage. Ce service est suspendu en juillet et repris en septembre.

TEXTE CHINOIS



Douglas DC4

1948

14 juin : arrivée à **Kunming** d'un DC3 d'Air France, en provenance de Saïgon, via Hanoi, après 6h30 de vol. Ce service est bihebdomadaire, jusqu'en décembre 1949 où il est définitivement arrêté. Les vols sont exclusivement consacrés au fret.

1949

4 avril : la desserte de Shanghai par Air France devient hebdomadaire.
20 juillet : la guerre civile en Chine impose la suspension de la desserte de Shanghai.

1956

Octobre : la Chine se trouve indirectement reliée à la France au départ de **Pékin** avec la Compagnie Nationale Chinoise, à destination de **Novossibirsk**, puis grâce à Aeroflot à destination de **Prague** via **Moscou**, enfin de Prague à Paris avec Air France ou CSA.



Vue en ecorché du Douglas DC4



« Festival en plein ciel » :
projection de cinéma
dans la cabine d'un Boeing 707



Service des repas en cabine
Première classe du Boeing 707



—v̄s
—r—,,ÀjË
TEXTE CHINOIS

a' æ.» 2497 ð ÷ ßæ.» .2547

Les temps modernes : 1966-2006

1966, Accord Chine France

1^{er} juin : le gouvernement de la République Populaire de Chine et le gouvernement français signent à Pékin un accord relatif aux communications aériennes entre les deux pays. Les signataires sont M. Chen Tou, Directeur Général Adjoint de l'Administration de l'Aviation Civile chinoise et M. Hervé Halphand, Secrétaire Général du Ministère des Affaires Etrangères français. Cet accord est le prolongement naturel de l'établissement, en 1964, des relations diplomatiques sino-françaises, voulu par les présidents Mao Tse Toung et de Gaulle.

Accord CAAC Air France

19 juillet : la compagnie Nationale Chinoise (CAAC) représentée par M. Tung-Hsi-Meng conclut avec Air France représentée par M. Jean-Pierre Serrant, un accord de représen-

TEXTE CHINOIS

tation mutuelle des deux compagnies avec une annexe définissant les services d'agence générale.

M. Serrant a fait le commentaire suivant, sur l'esprit de cette négociation :

« Je ramène de ce voyage une grande confiance quant aux scrupules que la CAAC apportera au respect de ces accords. Nous les avons d'ailleurs discutés ligne par ligne et nos interlocuteurs chinois attachaient une extrême attention au moindre mot.

La traduction des phrases françaises était l'objet d'un examen attentif. Par exemple, si nous avions écrit « telle partie contractuelle assumera ce service à ses frais », ils nous faisaient remarquer « à ses frais » est superflu ; si l'on assume une charge, on l'assume... »

Inauguration de la ligne Paris Shanghai

19 septembre : Le vol Air France AF 180, opéré en Boeing 707.320 quitte Paris Orly, à destination de Shanghai, après escale à Athènes, Le Caire, Karachi et Phnom Penh. Trois équipages se succèdent, à Karachi, puis à Phnom Penh. Le voyage dure 20h40.

L'arrivée le 20 septembre à l'aéroport de Hongqiao a été préparée par deux expatriés, Paul Mathias, représentant local et Jean-Claude Le Berre, chef d'escale. Ce dernier nous apportera son témoignage dans la partie suivante de ce livret. Le commandant de bord de l'étape Phnom Penh Shanghai, M. Lafon, a fait à son retour, la déclaration ci-après :

L'équipe de négociation d'Air France se détend entre deux séances avec leurs collègues de la CAAC, juillet 1966



Les équipes d'assistance de la CAAC attendent le premier vol d'Air France à Shanghai



TEXTE CHINOIS



Le chef d'escale Air France, Jean Claude Le Berre, s'apprête à accueillir son premier vol

« Voyage sans histoire. Le personnel de l'aéronautique chinoise nous a paru parfaitement qualifié et les aides au sol très satisfaisantes : liaisons radio assurées en VHF en un anglais impeccable, prévisions météo correctes (nous avons d'ailleurs le beau temps d'un bout à l'autre du voyage). L'aéroport de Shanghai possède une excellente piste de 3.200m et est équipée depuis peu d'un ILS (Instrument Landing System), aux essais duquel les autorités chinoises nous ont demandé de contribuer. Ces essais ont donné entière satisfaction. A l'atterrissage à Shanghai, nous avons été accueillis par le commandant de l'aéroport et ses adjoints : réception très amicale au cours de laquelle nous avons entendu un cordial discours de bienvenue. Malgré ce supplément au programme normal, nous sommes repartis à l'heure, après les deux heures d'escale prévues. Nous avons à bord une bonne cinquantaine de passagers, parmi lesquels une délégation de députés de la République du Congo-Brazzaville.

Le retour s'est effectué tout aussi normalement que l'aller ».

Air France est alors la seule compagnie occidentale desservant la République Populaire de Chine et offrant un vol direct vers l'Europe. Les seules autres compagnies internationales desservant la Chine sont, à Pékin, l'Aeroflot et à Shanghai, la PIA (Pakistan International Airline), qui effectue une liaison triangulaire bihebdomadaire : Dacca (Pakistan oriental à l'époque), Canton, Shanghai, Dacca –assurée en Boeing 707.

TEXTE CHINOIS

1972, Deuxième vol Shanghai Paris

22 janvier : un deuxième vol hebdomadaire relie Shanghai à Paris faisant suite à un accord signé à Pékin en décembre 1971 permettant à Air France de doubler son programme. Ce deuxième service fait escale à Rangoon et Karachi, la première fréquence ayant remplacé l'escale de Phnom Penh par Rangoon en avril 1971, offrant une desserte Shanghai, Rangoon, Karachi, Le Caire, Athènes et Paris Orly.

1973, Air France à Pékin

7 septembre : Air France devient la première compagnie d'Europe à desservir la capitale chinoise : à l'issue de nouvelles négociations entre les deux pays, Air France est autorisée à inscrire à son réseau une nouvelle escale, Pékin, qui remplace l'escale de Shanghai.

La nouvelle route est parcourue deux fois par semaine par les Boeing 707 d'Air France. Un des vols avec une seule escale à Karachi, est particulièrement rapide : le temps de vol se trouve réduit à 13 heures 20 minutes.

Le premier vol Paris Pékin le 7 septembre transporte 80 journalistes accompagnant le Président de la République Française, Georges Pompidou, à bord du Boeing 707 « Château d'Hautefort ».

Accord CAAC Air France sur les télécommunications

Au printemps, la CAAC et Air France signent un accord de télécommunication par lequel la CAAC assure toutes communi-

TEXTE CHINOIS



Vue « artistique » de l'aéroport de Pékin, à l'occasion de l'arrivée du premier vol d'Air France en 1973

tions nécessaires d'Air France en Chine et Air France met son réseau à la disposition de la CAAC pour la réception et la transmission de ses télégrammes dans le monde hors de Chine.

Pékin Paris par la CAAC

29 octobre : la CAAC ouvre la liaison Pékin Paris en Boeing 707. Paris est la première destination européenne desservie par la CAAC.

1975, Pékin Tokyo

7 février : Air France prolonge sa ligne Paris Karachi Pékin jusqu'à Tokyo, deux fois par semaine. Le tronçon Pékin Tokyo sera suspendu en octobre 1979.

1976, Un seul vol Pékin Paris

Air France est amenée à supprimer un de ses deux vols au départ de Pékin. Le deuxième vol est remis en place du 1er avril 1979 au 1er avril 1980, en raison de la forte progression du trafic liée à l'ouverture de la Chine au tourisme (l'octroi des visas est libéralisé).

1978, Premier B 707 cargo à Pékin

10 mai : le premier Boeing 707 tout cargo « Pelican » se pose à Pékin. La desserte sera épisodique, jusqu'à l'introduction du Boeing 747 Combiné en avril 1980.

TEXTE CHINOIS



Couverture de l'édition de novembre 1973 de l'horaire d'Air France promouvant l'ouverture de l'escale de Pékin

1980, Air France en Boeing 747 Combi à Pékin

Avril : le Boeing 747 Combi (246 passagers et 30 tonnes de fret) à raison d'un vol hebdomadaire, remplace les deux vols assurés jusque là par Air France chaque semaine en Boeing 707. Le nouvel aéroport international de Pékin est ouvert le 1^{er} janvier.

CAAC, Boeing 747 SP

Pour sa part, la CAAC met en ligne son Boeing 747 SP (Boeing 747 « raccourci » à long rayon d'action) reliant Pékin à Paris une fois par semaine.

1985, Deux vols Pékin

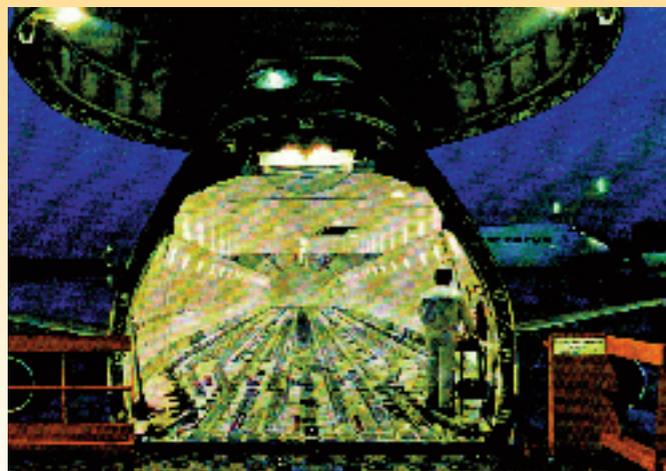
28 juin : Air France propose, du 28 juin au 31 octobre, puis à compter de février 1986 un second vol hebdomadaire Pékin Paris en Boeing 747, avec une seule escale à New Delhi.

(A la même date, Air France Cargo passe à deux fréquences hebdomadaires au départ de Pékin).

1986, CAAC et Air France opèrent chacune 2 vols Pékin Paris

28 février : Air France programme définitivement un deuxième vol hebdomadaire Pékin Paris, tout comme la CAAC, tous assurés en Boeing 747.

TEXTE CHINOIS



Vue du pont principal du Boeing 747 Cargo

1988, Super Pelican à Shanghai

Avril : conjointement avec la CAAC, Air France met en service un Boeing 747 tout cargo « Super Pelican » entre Shanghai et Paris. Ce sont plus de 100 tonnes d'import fret qui sont offertes aux exportateurs chinois. Le vol AF 1357, un Boeing 747 Cargo piloté par MM. De Philip et Parat, assistés par l'officier mécanicien Desmonts, atterrit à Hongqiao le 3 avril à 4h18 UTC, après un vol de 6h53 en provenance de Karachi

1991, Pékin Paris sans escale

28 juin : la liaison hebdomadaire Pékin Paris d'Air France est assurée sans escale, le changement d'itinéraire entraînant un important gain de temps de près de 6h30, grâce au survol de la Mongolie et de la Sibérie. Ce vol est assuré en Boeing 747 Combi.

1994, L'Airbus A340 à Pékin

27 mars : le nouveau quadriréacteur long-courrier d'Airbus, l'A 340, est introduit par Air France à Pékin où il assure 3 vols hebdomadaires sans escale à destination de Paris Charles de Gaulle.

30 septembre : la hausse saisonnière du trafic au départ et à destination de Pékin entraîne le remplacement de l'A 340 par le Boeing 747.400 sur les 3 vols hebdomadaires d'Air France.

TEXTE CHINOIS

Airbus A330 sur l'aéroport de Pékin



1995, Quatre vols Pékin

26 mai : la poursuite de l'ouverture économique de la Chine conduit Air France à proposer une quatrième fréquence au départ de Pékin.

1998, Accord China Eastern - Air France Retour à Shanghai

15 janvier : intervient à Pékin la signature d'un amendement à l'accord aérien permettant de desservir Shanghai en plus de Pékin grâce à un accord avec China Eastern. Aux termes de cet accord, les deux compagnies auront les mêmes fréquences de vols entre Paris et Shanghai, avec trois vols directs par semaine à partir d'avril. Air France pourra également augmenter le nombre de ses vols Pékin Paris qui passeront de 4 à 5 par semaine.

29 mars : Air France fait passer de 4 à 5 ses vols hebdomadaires au départ de Pékin, puis au printemps 1999, à 6 vols hebdomadaires.

11 mai : Air France réouvre l'escale de Shanghai, à raison de deux vols hebdomadaires sans escale à destination de Paris, assurés en Airbus A 340.

01 septembre : le succès de l'ouverture de la ligne de Shanghai amène Air France à augmenter de 2 à 3 ses vols hebdomadaires.

2000, Pékin quotidien 4 vols Shanghai

26 mars : la ligne Pékin Paris devient quotidienne et l'offre est également en hausse au départ de Shanghai avec 4 vols hebdomadaires.

TEXTE CHINOIS



Retour d'Air France à l'aéroport de Shanghai Pudong

Octobre : grâce à un partenariat avec la compagnie China Cargo (China Eastern), l'offre conjointe avec Air France Cargo au départ de Shanghai passe de 1 à 3 fréquences hebdomadaires, Air France Cargo augmentera son offre avec ses propres appareils en mars 2001, en assurant 2 vols hebdomadaires (au lieu d'un).

2001, Shanghai quotidien

16 novembre : grâce au partage de codes avec la compagnie China Eastern, Air France dessert désormais la ligne Shanghai Paris tous les jours, dont 3 vols avec ses appareils. Air France exploitera à partir d'avril 2002 cinq vols par semaine au lieu de trois, sous ses propres couleurs.

2004 Canton

6 janvier : Air France inaugure la ligne Canton (Guangzhou) Paris CDG 2, exploitée en Airbus A 340.300 à raison de 5 vols par semaine. A partir du 14 juin 2004, les vols seront quotidiens. A cette occasion, le président de la compagnie, Jean Cyril Spinetta déclare : « Air France a une longue tradition de précurseur en Chine.



Comité de réception à l'occasion du 30^e anniversaire de l'arrivée d'Air France à Pékin

Première compagnie occidentale en Chine Populaire avec l'ouverture de Shanghai en 1966, première compagnie occidentale à Pékin en 1973, Air France est aujourd'hui encore la première compagnie européenne à desservir Canton et la première compagnie européenne à proposer 4 destinations en Chine. Avec cette nouvelle ligne, Air France ouvre un accès direct à une des régions les plus riches de Chine, celle dont l'avenir paraît particulièrement prometteur. »

Grâce à un accord de partage de code signé le 26 novembre 2003 entre Air France et la compagnie China Southern, basée à Canton, cette dernière peut apposer son code « CZ » sur les vols exploités par Air France entre Canton et Paris. De même, Air France appose son code « AF » sur les 4 vols hebdomadaires que China Southern propose sur cette ligne en 2004.

2005, Deux vols quotidiens Pékin Paris

13 juin : Air France double sa desserte quotidienne, assurée en B777-300 et A330, présentant une hausse de l'offre de 32 %.

2006

Air France développe sur la Chine un programme de qualité vers 4 destinations majeures - Pékin, Shanghai, Canton et Hong Kong - qui bénéficient chacune d'un programme au moins quotidien et sans escale, en plus des 9 vols opérés avec nos partenaires chinois, China Southern et China Eastern. Au total, Air France offre en pointe été 46 vols passagers hebdomadaires, dont 9 opérés



Boeing 777 la nuit, à l'aéroport de Shanghai Pudong

TEXTE CHINOIS

en partage de code par nos partenaires China Eastern et China Southern. A noter un renforcement des dessertes de Shanghai (plus 3 vols hebdomadaires) et Hong Kong (plus 3 vols hebdomadaires). Pour le fret, Air France Cargo déploie 15 fréquences hebdomadaires au départ de Shanghai, Canton et Hong Kong, opérées en Boeing 747-400 tout cargo d'une capacité unitaire de charge de 100 tonnes. A noter que, depuis le 28 mai 2006, KLM, compagnie sœur d'Air France, a démarré la première desserte bihebdomadaire Europe (Amsterdam) Chengdu, confirmant ainsi le rôle de premier plan que le groupe Air France-KLM entend jouer en Chine dans les prochaines années.

TEXTE CHINOIS

« L'Espace Affaires » sur un vol long-courrier





Dérives d'avions
des compagnie membres de
l'Alliance Skyteam

L'Alliance Skyteam

Créée en juin 2000, SkyTeam est une alliance globale qui regroupe dix compagnies partenaires : Aeroflot, Aeromexico, Air France, KLM, Alitalia, Continental Airlines, CSA Czech Airlines, Delta, Korean Air et Northwest Airlines. En 2007, China Southern sera la première compagnie chinoise à rejoindre l'alliance SkyTeam.

L'alliance met en résonance les réseaux et les « hubs » de chacune des compagnies et offre à l'ensemble de ses clients des services de qualité. Ainsi, SkyTeam dispose de plus de **2 000 appareils**, y compris ceux des filiales, **18 grands hubs** internationaux et propose aux **373 millions de passagers** qu'elle transporte chaque année plus de **15 000 vols quotidiens** couvrant **728 destinations** dans **149 pays**.

Les avantages réservés par SkyTeam à ses clients sont nombreux et appréciés :

- des systèmes de fidélisation sur tous les vols SkyTeam permettant d'accumuler des Miles et de gagner des primes (billets gratuits ...) ainsi qu'un accès plus rapide au statut « **Elite** » de passager privilégié de l'alliance,
- **400 salons** à travers le monde,
- un plus grand choix de tarifs vers davantage de destinations et, pour les passagers résidant en Chine et effectuant un vol transatlantique, transpacifique ou intercontinental sur l'une des 10 compagnies partenaires :

- le **SkyTeam America Pass**, le **SkyTeam Asia Pass**, le **SkyTeam Europa Pass** ou même le **Tour du Monde SkyTeam**
- l'enregistrement de bout en bout pour les passagers en correspondance,
- des transits en aéroport facilités par des horaires de correspondance optimisés entre les partenaires SkyTeam
- l'assurance d'un service de qualité sur toutes les compagnies membres de l'Alliance, tout en préservant les identités et particularités culturelles propres à chaque compagnie partenaire :

- > sur tous les vols long-courriers, possibilité de communiquer avec le personnel navigant commercial en anglais et dans la langue d'origine et de destination de votre vol,
- > vaste choix de repas offert pour répondre aux besoins religieux, médicaux ou de régime,
- **2000 agences** SkyTeam partout dans le monde pour planifier son voyage et obtenir des informations.

SkyTeam a ainsi été élue **meilleure alliance aérienne 2005** par le magazine américain Global Traveler.

L'Alliance Skyteam

Tour
du Monde
SkyTeam

TEXTE CHINOIS



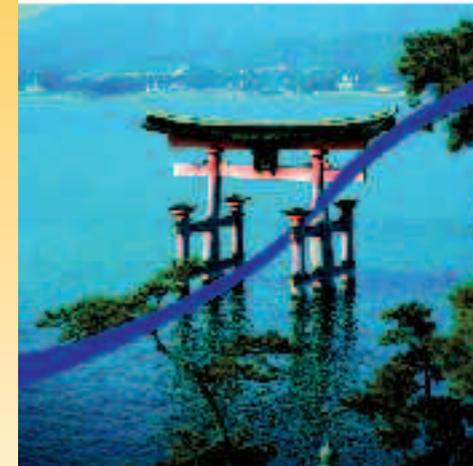
SkyTeam
America Pass

La meilleure façon de voyager aux USA,
au Canada et au Mexique



SkyTeam
Asia Pass

Une nouvelle façon de découvrir l'Asie
et le Pacifique



SkyTeam
Europe Pass

La meilleure façon de visiter l'Europe



Vue aérienne
d'une partie du hub
de Roissy-CDG 2
(terminaux A, B, C, D
et gare ferroviaire)



Le Hub de Roissy-Charles-de-Gaulle 2

Le « hub » de Roissy-CDG 2 est l'un des premiers atouts d'Air France. Ainsi, à l'été 2005, Air France proposait chaque semaine près de **18 000 possibilités de correspondances** en moins de deux heures entre les réseaux moyen et long-courriers, soit davantage 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 le délai le plus court possible. Quotidiennement, ce sont **830 vols**, en moyenne, transportant plus de **76 000**

TEXTE CHINOIS



passagers (arrivées et départs), dont près de **24 000** en correspondance (soit plus de 53 % du trafic arrivées), qui sont pris en charge à Roissy-CDG2 (été 2005).

Cette position privilégiée du « hub » d'Air France, au-delà de la qualité de l'offre de la Compagnie et de ses partenaires SkyTeam, est due aux possibilités de développement des capacités aéroportuaires : mise en service d'une troisième piste en 1999, d'une quatrième en 2001, ouverture du satellite 3 à l'été 2007, réouverture complète du terminal 2E au printemps 2008 et mise en service d'infrastructures bagages supplémentaires.

Ces développements visent à construire un ensemble cohérent entre les terminaux 2E, 2F et le satellite 3, destiné à faciliter le traitement des correspondances, qu'il s'agisse des passagers ou des bagages. Ce système sera alors le véritable cœur du « hub » d'Air France.

La Compagnie capte également des trafics bimodaux (correspondances train / avion) grâce à la présence au cœur de son « hub », de la **gare Aéroport de Roissy**, ouverte en 1994, permettant l'interconnexion Réseau Express Régional / TGV (train à grande vitesse) / Thalys (liaison Bruxelles-Roissy) / avion. Le service Thalys International, qui allie rapidité et confort, permet d'assurer d'excellentes correspondances

Préparation d'un vol à CDG 2

à Roissy-CDG. Ainsi, Air France, la SNCF et Thalys transportent annuellement plus de **200 000 passagers bimodaux**.

Enfin, aujourd'hui, il existe au hub de Charles de Gaulle un service d'**Agents d'Accueil Asiatiques** qui comprend, outre une responsable et deux leaders, vingt-six agents qui assistent nos clients chinois, coréens, indiens, japonais, thaïlandais et vietnamiens.

Sept agents sont dédiés aux vols **Chine**.

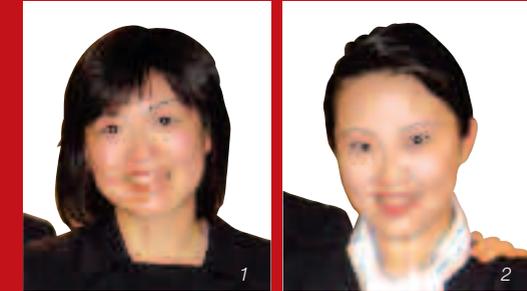
Tous ces agents offrent une assistance linguistique et commerciale à nos clients.

Mais leurs activités se sont également diversifiées.

Ils animent régulièrement des sessions d'information pour sensibiliser leurs collègues agents d'escale commerciaux de CDG, à la culture et aux attentes des clients chinois.

De plus, afin d'améliorer encore la qualité dans la relation de service, ces agents complètent et remettent au chef de cabine principal, avant le départ d'un vol, un document « synergie sol vol », qui permet à l'équipage de mieux connaître et reconnaître les clients chinois à bord.

TEXTE CHINOIS



Le service d'accueil chinois à CDG 2 :

- 1 - Melle Yun Asselin
- 2 - Melle Jing Sheng Li
- 3 - Melle Yan Muszumanski
- 4 - Mme Jie Gallard-Lei
- 5 - M. Louis Thao
- 6 - Mme Winnie Wu-Denis
- 7 - Mme Jenny Yao

æπ—°ß“π
- Õ - ÿ CHINOIS
TEXTE √ “ π ‘ ï
” π^a √ -



Annick de Bentzmann

“√

t é m o i g n a g e s

De belles perspectives en vue pour la coopération économique et commerciale sino-française

Pour nos félicitations à Air France à l'occasion du 40^{ème} anniversaire de l'ouverture de l'escale de Shanghai, nous avons emprunté le titre du discours de M. Wen Jiabao, Premier Ministre du Conseil des affaires d'Etat de la République Populaire de Chine, tenu le 5 décembre 2005 à Paris, quelques semaines après la clôture de l'exceptionnelle « Année de la France en Chine ».

Je citerai rapidement quelques extraits de son discours, qui correspondent tout à fait à l'état d'esprit et aux objectifs qui sont les nôtres :

« Aujourd'hui, 41 ans après l'établissement des relations diplomatiques entre la Chine et la France, les relations entre les deux pays se trouvent à leur meilleur niveau, après avoir soutenu l'épreuve du temps et des aléas internationaux.

La France est pour la Chine le deuxième partenaire en coopération technologique, le troisième investisseur et le quatrième partenaire commercial parmi les états membres de l'Union Européenne.

Les relations économiques entre la Chine, la France et l'Union européenne



... Afin de porter nos relations économiques et commerciales à de nouveaux paliers, j'aimerais vous faire part de mes quelques réflexions :

- consolider et développer la coopération dans le domaine des hautes et nouvelles technologies,
- développer les investissements dans les deux sens,
- élever le niveau de la coopération en matière de commerce des services,
- promouvoir davantage la coopération entre les PME – PMI,
- renforcer les mécanismes d'échanges et de dialogue ».

Je ne surprendrai personne en déclarant que notre Chambre de Commerce et d'Industrie créée en 1992 et forte de ses 853 membres, souscrit entièrement aux principes énoncés par M. Wen Jiabao. C'est ainsi qu'en 2005 nous avons conseillé plus de 200 PME hexagonales désireuses de s'installer en Chine et participé activement aux nombreuses manifestations commerciales françaises qui se sont déroulées dans ce pays. Comme le souligne volontiers SE M. Philippe Guelluy, Ambassadeur de France en Chine, la CCIFC doit jouer un rôle moteur pour que les relations économiques entre nos deux pays connaissent la même symbiose que leurs relations politiques et culturelles.

Au-delà de la complémentarité des économies chinoise et française et du renforcement de la coopération économique et commerciale entre nos deux peuples, une

des clés du succès de notre développement réside dans la qualité et la fiabilité des relations aériennes entre la France et la Chine.

En tant que Présidente de la CCIFC et shanghaienne de longue date, je suis très reconnaissante à Air France et à son partenaire China Eastern, d'avoir mis en place à Shanghai une desserte à la hauteur de nos ambitions, tant en matière de transport de passagers que de fret. Nous sommes également fiers qu'Air France ait été la première compagnie occidentale présente en Chine Populaire en ouvrant l'escale de Shanghai en 1966, la première compagnie européenne à relier Pékin en 1973, la première compagnie européenne à desservir Canton en 2004 et à proposer 4 destinations en Chine, en coopération avec ses partenaires China Eastern et China Southern.

Nous sommes conscients qu'Air France est, au-delà des intérêts français, au service de la Chine et de l'Europe, justifiant ainsi sa position de premier-plan dans le transport aérien international en Chine.

J'adresse toutes mes félicitations à Air France et à ses personnels pour leur 40^{ème} anniversaire et leur succès présent et formule mes vœux chaleureux pour qu'ils poursuivent dans la voie de l'excellence au service de nos deux pays et nos deux peuples.

Annick de Bentzmann,
Présidente de la
Chambre de Commerce franco-chinoise

TEXTE CHINOIS

TEXTE CHINOIS

æπ—°ß“π
- Õ- ÿ CHINOIS
TEXTE
√“π’ï
”π^a√-



André Gréard

“√

t é m o i g n a g e s

André Gréard, commandant de bord Air France à la retraite, 28.500 heures de vol – copilote à bord du DC4 F-BBDE assurant la vol Saïgon Shanghai du 16 janvier 1947.

M. Greard, en complément des extraits de l'article rédigé par M. Hennequin, commandant de bord du premier vol d'Air France à Shanghai, nous apporte le témoignage suivant :

« La fonction de copilote dans le poste de pilotage des avions civils a été créée après-guerre, à la demande des autorités aéronautiques américaines. Breveté captain de B26 par l'US Air Corps en 1944, j'ai obtenu un brevet de navigation en septembre 1946, fus nommé copilote en novembre et affecté à Saïgon en décembre la même année. Le vol Saïgon Shanghai du 16 janvier 1947 fut mon deuxième courrier à Air France, sans qualification sur DC4. Les procédures de pilotage à l'époque –le manche à balai au pilote, les manettes de gaz pour le mécanicien et le micro pour le radio- me laissaient au rang de spectateur jusqu'à l'approche de l'aérodrome de Lung Hua à Shanghai.

André Gréard, copilote à bord du premier vol Saïgon-Shanghai du 16 janvier 1947

TEXTE CHINOIS

Equipage du Douglas DC4 F-BBDE
à l'arrivée à Shanghai, le 30 mars 1947.
Deuxième à partir de la gauche : André Gréard,
quatrième : Melle Gomont
et cinquième : le commandant Hennequin



Le temps au moment d'atterrir est épouvantable, plafond à 200 pieds seulement et un quart de mile de visibilité horizontale. A la tour de contrôle, un Texan, avec un fort accent que ne comprenait aucun des trois membres « anciens » de l'équipage, essayait vainement de nous assister. Le dégagement sur Okinawa –il nous restait 8 heures de vol de réserve carburant- était envisagé.

En dernier recours, mes trois collègues me demandèrent si « j'entraînais quelque chose à ce charabia ». Ayant fait neuf mois d'entraînement et passé mon brevet de pilote militaire aux Etats Unis, je prenais le rôle clé et micro en main, c'est comme traducteur que j'ai aidé le commandant Hennequin à poser l'appareil au GCA (Ground Controlled Approach), méthode mise au point par l'armée américaine à l'usage des aéroports civils, mais qui n'était pas encore appliquée en France.(Des conditions

semblables prévalaient le mois précédent à Shanghai, des accidents d'appareils qui avaient refusé l'aide du GCA avaient causé 104 morts !).

J'ai donc expliqué à M. Hennequin ce que l'on attendait de lui et à 100 m d'altitude nous eûmes le seuil de piste droit devant nous.

Le contrôleur texan m'a retrouvé sur le tarmac et m'a remis les cartes et documents des lignes exploitées par le Military Air Transport Service en Extrême Orient.

Après cette expérience, l'équipage m'attribua le micro et je ne tardais pas à être intronisé par les « navigants anciens ».

Je confirme avec émotion l'épilogue évoqué par M. Hennequin : le jeune copilote que j'étais épousa quelques mois plus tard l'hôtesse de bord, Melle Gomont ! »

Rédigé à Le Bourdet,
le 12 décembre 2005.

TEXTE CHINOIS

æπ—°ß“π
· Õ ÿ CHINOIS
TEXTE
√ “ π ‘ ï
„ π^a √ -

Jean-Claude Le Berre
avec à sa gauche,
Paul Mathias



Jean-Claude Le Berre

Les premiers vols en 1966

t é m o i g n a g e s

Jean-Claude Le Berre, cadre supérieur d'Air France à la retraite, fut le premier chef d'escale d'Air France à Shanghai, de septembre 1966 à septembre 1968. Il nous livre ses souvenirs de cet épisode inoubliable de sa carrière :

« Paul Mathias, futur représentant d'Air France en Chine, basé à Shanghai, ma femme et moi sommes arrivés à Canton, en République Populaire de Chine, par le train en provenance de Hong Kong, le 31 août 1966. Nous avions avec nous 17 valises, qui, outre nos effets personnels, contenaient toute la documentation administrative, commerciale et technique Air France nécessaire à la mise en œuvre et l'exploitation d'une nouvelle escale. Le comité d'accueil qui nous attendait à Canton nous informe que nous devons nous rendre à Pékin, pour finaliser avec nos hôtes chinois les accords conclus avec la CAAC. Paul Mathias règle différents dossiers en suspens, dont le contrat d'agence générale, l'établissement de comptes bancaires en livres Sterling (nous avons récupéré le solde du compte en banque, avec intérêts, qu'Air France avait confié au représentant des Messageries Maritimes lors de notre départ en 1949...)

Vue du Peace Hotel
en 1966 à gauche,
et 2006 à droite



C'est le 6 septembre que nous sommes enfin à Shanghai. Je découvre, deux semaines seulement avant l'arrivée du vol inaugural, l'aéroport de Hung Chiao (ou Hongqiao) tout nouvellement construit. Seules y opéraient alors quelques lignes intérieures de la CAAC, exploitant des avions conventionnels Ilyouchine et Vickers Viscount, et la Pakistan International Airlines (PIA) qui effectue en quadriréacteur Boeing 707 la ligne triangulaire Dacca, Canton, Shanghai et retour à Dacca.

Nous sommes logés au Peace Hotel, le long du fleuve Huang Pu. Sur l'autre berge, une étendue plate couverte de maraîchages, ce qui est devenu aujourd'hui la mégapole de Pudong !

Il nous est présenté deux interprètes, parlant le français : M. Wang Qigang, que nous affectons à l'escale avec moi, et M. Yang, qui assistera Paul Mathias dans son bureau, en fait sa chambre du Peace Hotel. Pour ma part, j'ai un bureau à l'escale.

A quatorze jours de l'arrivée du premier vol, il me faut de toute urgence :

1. Rencontrer les équipes qui traiteront l'avion et fournir un début de formation (je ferai personnellement le plan de chargement, le centrage, le plan de vol et le briefing de l'équipage),
2. Trouver un local et l'aménager pour y ranger la dotation de la direction du matériel - 5 tonnes attendues sur le premier vol,
3. Trouver une chambre froide pour y ranger la dotation surgelée du commissariat à venir et un local pour le matériel commissariat.

La formation des personnels de piste est assurée par leurs responsables que j'ai rencontrés autour d'une tasse de thé.

Le premier vol, le Boeing 707 Château de Cheverny immatriculé F-BHSR, arrive à l'heure, le mardi 20 septembre, après 20h40 de voyage à partir de

TEXTE CHINOIS



1 - Départ du premier vol retour de Shanghai, le 20 septembre 1966

2 - Aéroport de Shanghai Hongqiao en 1966

Paris Orly. Avant l'arrêt des moteurs, le premier à débarquer... par la porte de la soute électronique au-dessus du train avant du Boeing, est le mécanicien sol, M. Dervillé, qui assure et assurera chaque semaine le convoyage de et vers Phnom Penh. L'équipe du personnel de CAAC, une douzaine de personnes, chargée de traiter l'avion, les fonctionnaires de police et de douane, forment une haie d'accueil. Les passagers descendent de l'appareil. Le Président d'Air France, Joseph Roos, précède ses invités, parmi lesquels Lucien Paye, premier ambassadeur de France en République Populaire de Chine, M. Vergnaud, directeur général de l'aviation civile et Jacqueline Auriol, la célèbre aviatrice française. Les mats situés en bordure du tarmac, nus à l'arrivée de notre vol AF 180, se couvrent de drapeaux multicolores saluant le départ sur notre vol d'une délégation de députés de la République du Congo Brazzaville. Le vol AF 181 de retour part à l'heure prévu, après deux heures d'escale et avec à son bord une cinquantaine de passagers. J'inventorie - avec l'aide de mon épouse qui jouera un rôle de secrétaire d'escale pendant tout notre séjour - la dotation de matériel reçue et les mets sur étagères. Ironie du sort, quelques semaines après, victimes de l'embargo sur les équipements américains à destination de la Chine, il nous faut pratiquement tout remballer et réexpédier vers Paris. Pour palier une éventuelle panne, notre avion fera la rotation à l'avenir avec un lot de bord de pièces de dépannage conséquent embarqué à Phnom Penh. Pour le commissariat, nous recevons une semaine plus tard une dotation complète, nous permettant d'assurer le service jusqu'à Karachi (matériel de galley, cave à vins, ventes à bord et plats surgelés). Les produits « frais » sont achetés et mis à bord à Shanghai. La route aérienne entre Shanghai et Phnom Penh est revue. Il était prévu une route directe, survolant le Vietnam. Néanmoins, compte tenu du conflit au Vietnam, pour éviter tout incident sur une ligne « sensible » par la qualité des passagers transportés, nous choisissons une route contournant les eaux territoriales du Vietnam ; le temps de vol entre Shanghai et Phnom Penh passe de 3h30 à plus de 5h00 ! Notre ligne connaît dès son départ un succès certain, car Air France est la seule compagnie occidentale effectuant des vols directs (c'est à dire avec escales, mais sans changer d'avion) avec l'Europe. La seule autre compagnie étrangère, la PIA, impose au moins 2 changements d'appareils, à Dacca, puis à Karachi, enfin à Francfort pour toute destination ultérieure.

TEXTE CHINOIS

Notre clientèle se compose

- de diplomates étrangers en poste en Chine, le plus souvent en correspondance de et vers Pékin,
- d'amis de la République populaire (principalement africains et sud américains sans oublier l'Albanie, pour laquelle l'escale à Tirana a été occasionnellement programmée à la place d'Athènes),
- d'hommes d'affaires de tous pays,
- occasionnellement d'équipages de bateaux (Shanghai est un port !),
- enfin d'étudiants et de coopérants chinois.

Après six mois de séjour au Peace Hotel, nos femmes et nous, emménageons dans deux appartements au 1202 de la Hua Hai Zong Lu. Le collier d'une colonne d'eau de cet immeuble portait gravée l'inscription en français Gascogne. Après une petite enquête, nous avons appris que nous habitons dans l'ancienne concession française, que notre immeuble, construit en 1934 par deux architectes français installés à Shanghai depuis 1922, Alexandre Léonard et Paul Veyssyere, s'appelait l'immeuble Gascogne et qu'il était situé sur l'avenue du Maréchal Joffre.

En même temps, nous recevons depuis Hong Kong une Peugeot 404, conduite par un chauffeur sélectionné par les bureaux de la main-d'œuvre, Monsieur Kao.

J'ai quitté Shanghai en septembre 1968, avec la satisfaction d'avoir assuré une exploitation de qualité dans notre nouvelle escale, aidé en cela par le professionnalisme et le dévouement des équipes de la CAAC qui nous assistaient pendant un temps d'escale de 2 heures, relativement court pour une escale bout de ligne.

Rédigé à Palaiseau, janvier 2006

TEXTE CHINOIS

TEXTE CHINOIS



Florence Wu

Florence Wu

Les interprètes chinoises à bord

“✓
t é m o i g n a g e s

La clientèle chinoise est nombreuse sur les vols Air France au départ de ses 4 escales en Chine. La compagnie a été rapidement convaincue du besoin de compléter l'action du personnel navigant commercial par une présence active d'une interprète, dégagée des contraintes du service et essentiellement consacrée à l'assistance des passagers chinois : ce fut, en 1997, la création d'un service d'interprètes à bord, pour tous les vols desservant la Chine.

Un interprète est présent sur chaque vol. Notre présence est permanente auprès des passagers chinois :

- à l'embarquement, en Chine ou à Paris, nous accueillons nos compatriotes et les aidons à s'installer, en particulier en leur expliquant l'environnement de leur fauteuil,
- nous réalisons les annonces de bord, d'accueil, de sécurité et de services (repas, distractions, ventes à bord),
- nous offrons des journaux chinois en complément de la presse internationale,

TEXTE CHINOIS



Melle Naying Zhai
avec son chef de cabine
principal, M. Alain Daul
à bord du vol
AF 125 Pékin Paris
du 17 mai 2006

Melle Lily Guan Meijuan
avec ses collègues
Aude Huvé,
Frédérique Dubreuil
et Angélique Fine
à bord du vol
AF 128 Paris Pékin
du 15 mai 2006



- pour les repas, nous présentons les menus - bien entendu rédigés en chinois - et nous les commentons ; pendant le service, nous assistons l'équipage commercial, notamment, pendant les ventes hors taxes,
- à tout moment, nous facilitons la communication et la compréhension réciproques entre les équipages et les passagers de nationalité chinoise,
- avant l'arrivée, nous expliquons les formalités administratives (fiches de police, de douane) et aidons nos passagers à remplir leurs formulaires,
- à l'issue du vol, nous prenons congé de tous nos passagers, particulièrement de nos compatriotes.

Notre fonction essentielle est de faire en sorte que la barrière de la langue et des habitudes culturelles ne soit pas un obstacle à un déroulement confortable et harmonieux du vol de chacune et chacun.

Nous avons bien conscience du rôle clé qu'est le nôtre auprès de la clientèle pour qu'Air France devienne la compagnie aérienne européenne préférée des Chinois.

TEXTE CHINOIS

TEXTE CHINOIS



Jean-Louis Pinson

Les femmes et les hommes d'Air France en Chine

Jean-Louis Pinson

Le succès actuel d'Air France en Chine est dû en grande partie à l'intervention bienveillante des nombreux acteurs de l'aviation civile chinoise, services officiels du gouvernement, des états, des villes et de leurs aéroports, et à la coopération avec nos compagnies aériennes partenaires, China Eastern et China Southern.

Mais il y a un élément déterminant dans notre réussite : nos collaborateurs chinois, femmes et hommes, qui nous accompagnent depuis 40 ans maintenant, presque deux générations, et auxquels je voudrais rendre hommage aujourd'hui.

Nos deux premiers collègues chinois furent en 1966 M. Yang, qui assista notre premier représentant commercial, Paul Mathias et M. Wang Qigang, qui accompagna notre chef d'escale à Shanghai, Jean-Claude Le Berre. Depuis lors, nombreux sont celles et ceux qui nous ont aidés,

*Départ de M. Wang Qigang, le 25 septembre 1975, à l'aéroport de Pékin.
De gauche à droite : M. Li, M. Wang Qigang, M. Liu, M. Mario Riviero, X.X, M. Xue
et M. Zhang Zhizhong.*

TEXTE CHINOIS



*Une partie de l'équipe
d'Air France en Chine
en 2005*



L'équipe d'Air France à l'aéroport de Pékin à l'occasion du premier service biquotidien en 2005

non seulement dans nos relations avec nos partenaires de l'aviation civile, mais aussi dans le travail de recherche et de conviction auprès de notre clientèle chinoise.

Ils surent s'adapter à l'évolution de nos produits, du Boeing 707 avec 146 places au Boeing 777 gros porteur de 310 passagers, de nos routes, avec au début des lignes aux multiples escales, aux vols sans arrêt entre la Chine et Paris d'aujourd'hui, sans oublier l'amélioration constante de nos classes de services (sièges, repas, distractions, etc...) et la grande variété de notre gamme tarifaire.

Le témoignage de M. GU Tiefert qui nous a accompagnés à Pékin de 1978 à 1983 et aujourd'hui Président du Directoire d'Air Macau et Président du Directoire de China National Aviation Cooperation (Macau) Ltd, illustre parfaitement la contribution essentielle de nos collègues chinois :

« A l'occasion du quarantième anniversaire de l'ouverture des vols d'Air France entre la France et la Chine, j'adresse toutes mes félicitations à nos amis d'Air France et à tous ceux qui ont contribué au développement de l'amitié et de la coopération entre les Compagnies chinoises et françaises.

Personnellement, j'ai été très heureux de pouvoir travailler en tant qu'Assistant du Représentant et du Chef d'Escale d'Air France pendant plus de quatre ans et demi à Pékin (de juillet 1978 à février 1983). Grâce à la bonne entente entre l'équipe d'Air France Pékin et du personnel chinois détaché par la CAAC, nous avons fait un énorme travail dans le développement du transport aérien entre la France et la Chine. Air France a commencé d'abord à desservir Shanghai puis s'est installée à Pékin. C'est à ce moment là que j'ai aidé nos amis d'Air France à mieux connaître la façon de travailler en Chine et d'apprendre aux Chinois quelles étaient les exigences de nos amis français à Pékin. Mon rôle d'Assistant n'a pas été facile au début : il s'agissait d'établir par mon travail avec Air France un pont d'amitié entre la Chine et la France.

En faisant aujourd'hui un bilan de mes quatre ans et demi de travail à Air France Pékin, je suis très fier d'avoir pu préparer le premier vol du B747 d'Air France à Pékin et d'avoir utilisé le nouvel aéroport de Pékin de l'époque. Il ne m'est pas possible aujourd'hui d'exprimer tous mes souvenirs de cette période. Cependant, il y a un point que je voudrais souligner ici par un dicton chinois: « Lorsque nous buvons l'eau du puits aujourd'hui, il ne

faut pas oublier ceux qui l'ont creusé. »

J'estime que le travail qu'on a obtenu pour un objectif déterminé ne doit pas être considéré comme un travail individuel. Il y a une division du travail dans tout but à atteindre mais le résultat final provient d'un travail de coopération collectif. C'est là, je pense, une vérité universelle.

Je saisis cette occasion pour transmettre toutes mes amitiés à tous ceux qui m'ont connu chez Air France et j'ai une pensée particulière pour les personnes françaises et chinoises qui ont travaillé avec moi et qui sont parties dans un autre monde.

Vive l'amitié entre les peuples chinois et français ! »

Aujourd'hui ce sont 310 collègues chinoises et chinoises, présents sur 4 implantations en Chine, qui contribuent au succès de nos lignes au départ de la Chine. Au travers de notre alliance SkyTeam et de notre hub de Paris Charles de Gaulle, c'est en fait une sorte de pont aérien qu'ils nous aident à construire et à développer entre l'Asie et l'Europe, et au-delà l'Afrique et les Amériques.

Je voudrais leur associer nos 34 interprètes actives à bord de nos services entre la Chine et Paris, et nos 7 agents d'accueil à l'aéroport Paris Charles de Gaulle.

A toutes et à tous, j'exprime au nom de la direction générale d'Air France et en mon nom notre reconnaissance et nos remerciements, et je leur renouvelle toute notre confiance.

TEXTE CHINOIS

Les premières interprètes chinoises sur les vols Air France en compagnie de Christian Blanc, président d'Air France (au centre) et le délégué en Chine, Daniel Mayran (à gauche) en 1997



TEXTE CHINOIS



Association « Couleurs de Chine »

La Fondation d'entreprise Air France

Air France a choisi de s'engager en faveur de l'enfance et de la jeunesse avec sa Fondation d'entreprise.

Depuis 1993, la Fondation Air France double le réseau aérien d'Air France d'un réseau de solidarité.

La volonté d'Air France est de mettre en œuvre, au travers des liens tissés avec ses partenaires, qu'ils se trouvent en Europe, sur les autres continents, des projets durables d'aide à l'enfance. La Fondation intervient dans les domaines de l'éducation, de l'épanouissement des enfants et des jeunes, de leur insertion sociale et professionnelle.

TEXTE CHINOIS



Notre partenaire en Chine

L'association « Couleurs de Chine » créée en France en 1998 par un groupe de sinologues français, a pour objectif initial de promouvoir la culture des minorités ethniques de la Chine.

A l'occasion de visites dans des villages de la région des Grandes montagnes Miao, l'association a été sollicitée par des instituteurs pour aider la scolarisation des petites filles. Aujourd'hui, l'association parraine la scolarisation de près de 4000 enfants, surtout des filles dans plus de cinquante villages de la province de Guangxi.

Le partenariat Couleurs de Chine / Fondation d'entreprise Air France

La Fondation Air France apporte depuis trois ans un soutien à l'Association Couleurs de Chine par le financement de bâtiments scolaires, salles de classe, réfectoires, cuisines et dortoirs pour les élèves pensionnaires, dans plusieurs villages du canton de Danian et Fulu.

*Cécile Vic
Déléguée générale
Fondation Air France*

TEXTE CHINOIS



Remerciements

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

A toutes et à tous, un chaleureux

Merci !

TEXTE CHINOIS

Les documents illustrant cette plaquette proviennent des collections du Musée Air France.

TEXTE CHINOIS

*Ce livre a été réalisé par l'Association Musée Air France,
sa conception a été assurée par Dialogue & Stratégie Paris - dialog.paris@wanadoo.fr
Imprimé à Pékin en août 2006 par PARISHINE*