

TRAITEMENT TECHNIQUE EN ESCALES TOUR DU MONDE

Record de vitesse vers l'ouest. 12 et 13 octobre 1992



Par Patrick Sevestre

Le traitement technique du Concorde hors des escales régulières ne se limitait pas à la réalisation de la touchée (*). En effet, compte-tenu des spécificités de l'avion, cette opération nécessitait une préparation qui débutait généralement quelques semaines avant le vol. Afin de pallier à l'absence de personnel qualifié Concorde et du fait de la particularité du traitement en escale, la maintenance pré-positionnait deux techniciens (un de la maintenance en escale de DM-LK et un de la division entretien de DM-QN) dans chaque escale en complément des contrôleurs présents à bord. Ce fut le cas pour ce vol record TDM, à l'instar de tous les autres vols « spéciaux ».

Au-delà de la touchée technique règlementaire et du dépannage éventuel, la mission était aussi de vérifier in situ, un à deux jours avant, la qualité des moyens au sol et accès technique mis à disposition par la société d'assistance. La vérification des paramètres des GSE (Ground Support Equipment) était un impératif, plus particulièrement pour les GPU (groupe électrogène), ASU (groupe de démarrage pneumatique) et l'ACU (groupe de conditionnement d'air). En cas d'incertitude sur la fiabilité et d'impossibilité de support local, une demande de mise en place de matériel était lancée auprès des services centraux. Cela se traduisait par l'envoi de matériel soit depuis CDG, soit depuis une escale AF possédant son propre matériel au sol. En outre, un recensement des moyens de communication fournis par la société d'assistance était nécessaire pour s'assurer de la capacité de transmettre des télex citation CRM et /ou messages incidents. Dans l'avion, un lot de bord comprenant les principaux ingrédients, outillages et pièces de rechanges était réparti dans les soutes.

Avant l'arrivée, un dernier point récapitulatif était fait concernant le déroulement de la touchée et la disposition des matériels autour de l'avion (briefing à l'attention des personnels locaux). Cela comprenait le guidage avion, le point d'arrêt, la localisation prise de parc et mode de mise en place GPU, climatisation, complément carburant, etc... Du fait de la faible capacité des réservoirs d'eau du Concorde, une attention spéciale était portée sur le « *servicing* » des toilettes.

Malgré l'agitation de l'environnement autour de l'avion, tout se passait bien le plus souvent. Cette préparation technique et logistique impliquant parfois la mise en œuvre par la Compagnie d'importants moyens, ainsi que l'expérience des personnes permettaient une bonne gestion des inévitables aléas. Ainsi, le retour en « *main base* » se faisait dans les meilleures conditions possibles.

PS

```

QD JFKKIAF MEXKIAF MRSKIAF LHRKIAF AUHKIAF
.ORYLKAF 160750 097170 OCT92/QLT
ATTN MRS DUMONTEL/BOUCHET/SEVESTRE/ROS/MUZAS
QD CDGGDAF CDGGNAF CDGDLAF ORYLKAF CPYXXXX ORYWDAF TLSTDAF ORYVD
AF
CDGNDAF ORYTDAF PARDTAF PARDCAF ORYMDAF ORYEDAF
.ORYMDAF 151120 080975 OCT92
LE CONCORDE AF 1492 A BOUCLE SON TOUR DU MONDE DANS UN TEMPS
RECORD
ON A TENDANCE A PENSER QUE LES RECORDS SONT GRATUITS
JE NE LE CROIS PAS
CELUI-CI AURA ETE L.EXEMPLE DE CE A QUOI ON PEUT ARRIVER LORS
QUE TOUS LES SERVICES DE LA COMPAGNIE DONNENT LE MEILLEUR D.EUX
MEMES DANS LA PLUS PARFAITE SOLIDARITE
ET EN CE MOMENT VOILA UN EXEMPLE QUI NE PEUT ETRE QUE PAYANT
BRAVO DONC A VOUS TOUS DE LA DIRECTION DE LA MAINTENANCE QUI
AVEZ CONTRIBUE A CE RESULTAT
ET BRAVO AUSSI A NOS COLLEGUES DES OPERATIONS DU TRANSPORT DU
COMMERCIAL ET AUX AUTRES QUI Y ONT TOUS APPORTE LEUR PART
J.C. GENDRONNEAU DIRECTEUR DE LA MAINTENANCE

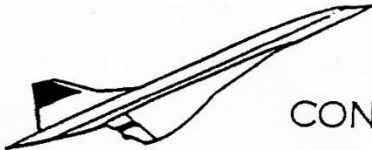
BRAVO ET MERCI
AMTS QUAILLET
    
```

Télex de félicitations rédigé par Jean Claude Gendronneau Directeur de la Maintenance et adressé aux équipes de la Maintenance qui avaient été engagées sur le tour du monde record vers l'ouest.

(*) Le terme « touchée » rassemble toutes les opérations au sol réalisées entre l'arrivée et le départ de l'avion..

TEMOIGNAGE

Et pour terminer ces récits du vol tour de monde record vers l'ouest, la lettre de félicitations de Donald Pevsner à la Maintenance Air France vaut mieux qu'un long discours.



CONCORDE SPIRIT TOURS

November 10, 1992

7280 S.W. 134 TERRACE
MIAMI, FLORIDA 33156
TEL: (305) 233-3337
FAX: (305) 233-7591

DONALD L. PEVSNER
PRESIDENT

M. Michel Taret
Vice President
Air France Maintenance and Engineering Marketing
Groupe Air France
Orly Airport
Paris
FRANCE

J.C. GENDRONNEAU
pour info

Dear M. Taret:

This letter will introduce me as the chief planner and tour operator of the epic 12-13 October 1992 "Tour du Monde" aboard AF Concorde F-BTSD.

As you may or may not know, we carried a tonne of spares in the hold all the way, together with three ground engineers to fix the aircraft if problems developed en route. Not a single part was needed at any of the six technical stops, or in Lisbon at either end of the world-record flight. And, even more incredible, the same aircraft was assigned to the regular AF #002 scheduled service CDG-JFK on Thursday, 15 October: the day after we got back to Paris/CDG from Lisbon! The hangar crew put back some seats--peric

British Airways cannot boast of such SSC reliability, as I can attest from being in the cockpit of G-BOAF during the first vertical-stabilizer delamination in April, 1989, descending into SYD from CHC. BA also did not have the fortitude to even attempt the record flight that AF succeeded with 3½ weeks ago, as BA was too afraid of hydraulic leaks and the like to even take a chance

I strongly recommend to you, as I have done to Bernard Attali recently, that AF Maintenance banner its remarkable success with F-BTSD on the 25,137-statute-mile "Tour du Monde" as a sales-point for landing other carriers' scheduled maintenance.

Very best wishes,

Donald L. Pevsner
Donald L. Pevsner, President
CONCORDE SPIRIT TOURS

Attrib.	Copie	Info	Circul.
<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

bcc : Bernard Morel, NYCAF [by fax]