

CONCORDE

R E F E R E N C E



05

REVUE SEMESTRIELLE N° 05 - JUILLET-DECEMBRE 2022

 AIRITAGE

www.concordereference.fr



P. 3 EDITORIAL

P. 6 RENCONTRE AVEC UNE PHOTO

Un oiseau blanc / Des oiseaux noirs.

P. 7 LE DERNIER VOL DU FOX BRAVO

Paris Charles de Gaulle - Baden Baden - 24 juin 2003.

P. 9 LA DERNIÈRE CROISIÈRE DU FOX BRAVO

Baden Baden - Sinsheim - 18 juillet 2003.

P. 21 VOL AF 4500

Un vol pour voir.

P. 31 LES JOURS SUIVANTS

Le 25 juillet 2000...

P. 38 CONCORDE COLLECTOR

P. 39 LA BOUTIQUE



YANNICK TARANTOLA

LORS DU BOUCLAGE DE CE NUMÉRO, NOUS APPRENNONS LA DISPARITION DE YANNICK TARANTOLA. C'EST VOLONTAIREMENT QUE NOUS DÉCIDONS DE CONSERVER LA PUBLICATION DE L'ARTICLE QUE YANNICK ET PASCAL MÉNÉGAT AVAIENT DONNÉ À L'APCOS. UNE MANIÈRE DE LUI RENDRE UN HOMMAGE MÉRITÉ. QUE NOS LECTURES L'ACCOMPAGNENT.

REMERCIEMENTS

Carole Guérand - Eric Célérier - Jean Louis Chatelain - Vincent Coudé du Foresto - Alain Debroise - Laurent Desmarest - Gérard Duval - Pascal Ménégat - Lucio Perinotto - Loic Pourageaux - Yannick Tarantola



Réalisée avec le soutien d'Airitage



REJOIGNEZ L'APCOS

Si ce numéro vous a plu, pourquoi ne pas continuer à nos côtés en devenant membre de l'APCOS ? Scannez le QR code ci-contre et remplissez la demande d'adhésion.

Nous vous attendons ! concordereference.fr

bulletin adhésion APCOS

Tous droits de reproduction réservés. La reproduction même partielle de tous les articles et photos parues dans CONCORDE RÉFÉRENCE est interdite. Les documents reçus ne sont pas rendus et leur envoi implique l'accord de leur auteur pour leur libre publication. La citation de marque, nom de firme, etc. est faite sans but publicitaire. Droits réservés pour toute l'iconographie.

L'envol, (vue d'artiste).

Revue trimestrielle éditée par : APCOS
1 ruelle de la Source du Douaire
95270 Viarmes

Directeur de la publication : Pierre Grange

Rédacteur en chef : André Rouayroux

Direction artistique : Pierre Juin
j.editions@gmail.com

Imprimé par : PIXART PRINTING

Dépôt légal : en cours

Numéro d'ISSN : ISSN 2827-1467

Contact : revue@concordereference.fr



Quatre numéros par an, le pari était ambitieux ; il méritait d'être tenté. Numéro après numéro, la charge devenait difficile à assumer. Cette revue ne pouvait exister que dans la transcription de votre mémoire, de vos souvenirs, de votre volonté de les faire partager. C'est ainsi que nous l'avions pensée, construite et que nous voulions la développer. Ce message a été si peu entendu que notre stratégie doit être profondément repensée.

Le 5eme numéro de la revue de l'APCOS, une parution plus volumineuse, plus riche de sujets, d'illustrations, tout en conservant l'âme d'un produit communément apprécié : sa qualité. C'est la version que nous allons mettre en place en substitution de la précédente : deux numéros par an.

Le sujet Concorde reste un sujet de niche, au public à la fois restreint à l'échelle de l'univers aéronautique, mais suffisamment nombreux pour faire vivre cette revue. Une nouvelle fois, je viens d'en avoir la preuve lors du dernier meeting de Francazal (Septembre 2022) : Concorde fait toujours rêver, Concorde attire toujours le public. À nous d'aller chercher ce lectorat qui n'est pas venu, dans l'ignorance de notre existence, dans l'ignorance de l'existence cette revue.

Commençons ce numéro 5 par cette rencontre avec notre photo, image inattendue d'une fin de soirée de canicule, Athis Mons 2019.

Direction l'Allemagne ensuite, pour accompagner le FB vers le Musée de Sinsheim. Son dernier vol bien sûr et sa première croisière ; du moins je le suppose. Une incroyable épopée qu'il aurait été dommage de ne pas revivre.

Puis ce vol pour voir, mais quoi ? Laissez-vous guider dans ce rendez-vous avec une ombre, si furtive et si rapide qu'il en a fallu des hypothèses et des calculs pour l'attraper.

Pour terminer découvrons une partie méconnue de l'histoire de Concorde, celle des jours suivants le drame du 25 juillet 2000 du point de vue des PNC. Merci à Alain Debroise de s'être engagé dans un sujet difficile. Un exemple à suivre.

Et puis bien sûr notre Collector, cette fois-ci à consommer avec modération et les offres de la Boutique, elles, à consommer sans modération.

Voilà, la fin de l'année est proche et avec un peu d'avance, souhaitons-nous une très belle année 2023, pleine de nouvelles histoires à partager.

À l'année prochaine

André Rouayroux



Un oiseau blanc, Des oiseaux noirs

Athis Mons, un soir de canicule. Sur la plaine d'Orly, un courant d'air bienvenu s'installe. La vie reprend son cours et pour moi c'est le moment d'y aller, de sortir mon attirail, de régler mes objectifs pour profiter de la douceur de la lumière du moment sur F-WTSA.

Tout est prêt quand je suis attiré par un bruit inattendu. Je regarde sur ma gauche et instinctivement, clic, clac, c'est dans la boîte. Quoi ? Je n'en sais encore rien. Le temps d'un cliché, ils ont disparus. On verra une fois la pellicule développée.

Telle est l'histoire de cette photo instantanée d'une passée d'étourneaux sur la cellule du bel oiseau blanc.

Laurent Desmarest

© Photo Laurent Desmarest



LE DERNIER VOL DU FOX BRAVO

Paris Charles de Gaulle – Baden Baden

24 juin 2003

Tout est dans la fin

La prégnance de ces mots, à double sens, de Gérard de Nerval occupera mon esprit avant et pendant ce dernier vol du FB (Fox Bravo) vers l'Allemagne et l'aéroport de Baden Baden (Baden Air Park). Il s'agit d'être à la hauteur de l'évènement.

C'est la fin pour Concorde.

C'est le dernier vol du FB et pour le Commandant de Bord la fin d'une trop courte carrière sur l'avion mythique. La fin aussi de sa carrière à la Compagnie Air France.

Et tout est dans la manière. Sur ce registre aussi de la pensée Nervalienne, comment être à la hauteur de l'évènement ? Comment ajouter la petite touche personnelle alors que le poids du macro système technique et son abondance de consignes restrictives ne laissent plus d'espace à l'expression individuelle ?

Pour avoir fait le dernier atterrissage commercial à CDG le 31 mai précédant (boucle supersonique, avec ce même FB, vol affrété par Michel Thorigny et Air Loisir Services) et constaté le déplacement d'une foule considérable (les gendarmes ayant dû organiser le stationnement des voitures sur l'autoroute !), je sais que des dizaines de milliers de personnes convergeront vers Baden Baden, dont bon nombre en avions légers et en hélicoptères. La sécurité est donc, plus que jamais, la première préoccupation.

Nous étudions le dossier de vol avec l'officier pilote, Robert Vacchiani, et les deux officiers mécaniciens, Rémi Pivet et Jean-Pierre Desserprit, et il nous apparaît que si nous ne modifions pas notre trajectoire d'arrivée nous risquons de traverser un espace aérien de classe E avec les risques d'abordage que l'on peut imaginer, de par la présence certaine de nombreux aéronefs d'aviation générale.

Nous déciderons donc de différer quelque peu notre approche intermédiaire et d'arriver à la verticale de Baden Baden à 6000 pieds et, alors seulement, de descendre dans la zone de contrôle d'aérodrome sans traverser l'espace problématique.



© Photothèque Air France

Les préparatifs du départ à CDG se font dans l'ambiance des grands événements. En piste, nombre d'acteurs de cette exploitation du Concorde sont là : mécanos, coordos, équipages... Les mécanos mettront leur paraphe sur le fût de train avant. Les appareils photos mitraillent. Béatrice, au pied de l'avion, me fait un dernier signe complice... En cabine l'équipage commercial s'adonne aux derniers préparatifs. Parmi eux mon ami Gérard Denuit.

Le vol partira complet, avec cent invités de la compagnie, des personnalités (ambassadeurs, directeurs, anciens navigants du Concorde etc) et, parmi les invités internes à l'entreprise, des mécaniciens qui pendant tant d'années ont travaillé dans l'excellence et avec passion sur cet avion atypique.

Et surtout Christiane, veuve du Commandant Marty, nous honorera de sa présence, ce qui sera son premier, et hélas, son dernier vol sur Concorde. Une vieille amitié nous lie et inutile de dire que cela ajoute à la charge affective de mon dernier vol, mon fils Pierre-Louis étant lui aussi présent pour ce dernier décollage.

Nous irons une dernière fois voler à Mach 2 au large de la Bretagne. Il fait beau. Nous virerons cap à l'est, repasserons en vitesse subsonique (Mach 0.95 quand même !) et survolerons entre autres la baie du Mont Saint-Michel, et le château de Versailles. Lors du survol de la Lorraine la chasse française viendra rendre les honneurs. J'avais donné mon accord, la veille, et ainsi des photos du FB, en ligne de vol, nez haut et visière rentrée, seront prises lors de l'interception (les chasseurs resteront sagement à l'écart et, de notre poste de pilotage, nous ne les verrons pas).

Hélas le temps est couvert sur la rive droite du Rhin et nous ne découvrirons la piste de Baden Baden que lors de la percée à la verticale de l'aérodrome. Ce sera pour nous une dernière occasion de montrer l'avion. Je rajouterai ainsi une évolution de trajectoire en faisant un passage en descente, à contre piste,

puis un report à la verticale du terrain pour un tour de piste à vue, à main droite, et assez serré car le Rhin et l'espace français sont proches. Je me « paierai » un « overshoot » de l'axe d'approche finale, ce qui aura au moins l'avantage de faire voir l'avion en virage à grande inclinaison et à grande incidence ! À l'extrémité de la piste, mon ami Adam Shaw, venu d'Annecy avec son Cap 10, observe en connaisseur. Au cours de l'évolution et en courte finale nous constaterons la présence de dizaines de milliers de spectateurs.

Dernier atterrissage (de bonne facture, ce qui est tant mieux quand il n'y pas de possibilité de rachat !), dernière check-list... Et place à la cérémonie. Après un véritable assaut des médias et les interviews d'usage, le transfert officiel de la propriété de l'avion a lieu dans le hangar proche, et dans une atmosphère de kermesse allemande.

Enfin quelques derniers discours... Le mien, lu en Allemand, traduction par mon ami Georges Hagstotz (CDB 747®) d'un texte que j'avais préparé, me vaut une « standing ovation ».

Si, « partir, c'est mourir un peu », j'aurai au moins tenté d'y mettre, comme dans l'arène, la manière espagnole du « morir bien ».

Après une courte et tardive visite au musée de Sinsheim, où nous nous installerons, en uniforme, au cockpit du TU 144, pour une dernière photo souvenir de l'équipage technique, nous rejoindrons Strasbourg pour l'hébergement et une soirée d'adieux en équipage et je regagnerai ma résidence en Haute-Savoie par la route, en compagnie de mon épouse et de mon fils.

Je ne parvins pas à ne pas regarder dans le rétroviseur, et plus d'un an après il me reste et me restera durablement une sorte de blessure langoureuse.

Jean-Louis Chatelain

Piémont italien,
Novembre 2004.



LA DERNIERE CROISIERE DU FOX BRAVO

Par Pascal Ménégat et Yannick Tarantola

TÉMOIGNAGES RECUEILLIS PAR PIERRE GRANGE

*Si l'on a tous vu
des photos des images du Fox Bravo,
trônant à 20 mètres du sol au Musée de Sinsheim,
on ne sait rien des efforts, et parfois des émotions,
qui ont précédé sa mise en place.
Pascal et Yannick ont bien voulu témoigner
pour nous.*

L'histoire commence au mois de mai 2003, lorsque Hermann Layher contacte Air France, en vue d'acquiescer un Concorde pour l'exposer dans le **Musée de Sinsheim** dont il est le propriétaire. Concorde effectue alors à Air France ses derniers vols commerciaux.

C'est en 1981 qu'Eberhard Layher, qui a fait fortune après guerre en inventant un système révolutionnaire d'échafaudages, débute la construction de deux musées consacrés à l'automobile et à la technique. Ils sont implantés à Sinsheim et Speyer, deux villes voisines, proches de Mannheim en Bade Wurtemberg. Hermann Layher prendra, à la suite de son père, la direction de ces musées.

<http://sinsheim.technik-museum.de>



Personne à Air France, n'ayant entendu parler de « l'Auto und Technik Museum », Pascal Ménégat, accompagné d'Hubert Protin et de Philippe Orcel, se rend à Sinsheim pour évaluer le sérieux de la demande.

Rapidement, à la vue des nombreuses pièces exposées : voitures anciennes, avions militaires et civils prestigieux, locomotives, TU144 sur pilotis, il comprend que cette demande a un sens et que le lieu est bien adapté pour exposer un de nos Concorde.

Aussitôt après se pose la question du transfert. Mais l'équipe d'Hermann Layher a déjà des références en la matière puisqu'un Boeing 747 de la Lufthansa trône sur le site de Speyer, et qu'un TU144 a su parvenir jusqu'à Sinsheim.

Le Concorde Fox Bravo viendra atterrir à l'aéroport de Karlsruhe Baden-Baden Strasbourg, aussi nommé Baden-Airpark, un aéroport commercial situé à l'ouest de Baden-Baden.



Il faudra ensuite « rétrécir » au maximum le bel oiseau : lui couper les ailes et la queue (alouette ...) et rentrer le train d'atterrissage. Puis, le Rhin étant proche, le charger sur un porte char qui ira le déposer sur une barge pour une croisière sur le Rhin qui l'amènera, en une demi-journée de navigation, près de la ville de Speyer, à deux pas du circuit automobile de Hockenheim.

Il ne restera plus au Fox Bravo qu'à reprendre place sur son porte-char, et en empruntant nuitamment l'autoroute A6 (sans passer par le péage de Fleury !), de parvenir à son lieu de résidence : Sinsheim.

Bien entendu, entre ce programme et la réalisation, beaucoup d'études seront nécessaires, des entreprises renommées seront mises à contribution (levage Scholpp et transport routier Kübler). Les diverses autorisations semblent avoir été rapides à obtenir puisqu'avec un premier contact technique entre Air France et Hermann Layer le 20 mai, l'opération est lancée le mois suivant : vol vers Baden Airpark le 24 juin, préparation de l'avion début juillet et départ le 18 juillet pour arriver deux jours plus tard sur le site de Sinsheim.

“
*Il faudra
ensuite « rétrécir »
au maximum le
bel oiseau*

L'avion sera lavé avant son dernier vol pour être tout beau devant les médias allemands et le nombreux public qui suivra sa remontée du Rhin.

Une équipe de la maintenance Concorde Air France, va aider les spécialistes du Musée à préparer le Fox Bravo pour ce voyage terrestre et fluvial. Hubert Protin est le chef de détachement et il n'hésitera pas à mettre la main à la pâte, aux côtés de Jean Pierre Laurans (chef d'équipe), Jean Louis Allègre, Gérard Finat, Jean-Yves Martin, Laurent Savary, Dominique Taillet et Yannick Tarantola.

Pour Air France, le contrat prévoit la livraison de l'avion sur vérin, moteurs déposés et trains rentrés, en n'exécutant que des travaux conformes à l'AMM (Manuel de Maintenance Avion).



Les 4 moteurs sont « descendus » et placés sur des bâtis assez rudimentaires, spécialement construits pour cet usage par les équipes de Sinsheim.

Certaines pièces sont prélevées, lorsque ce sont des équipements communs à d'autres flottes et non visibles. Concorde, à cette époque, ayant des problèmes de potentiel de gouvernes de direction, celles du FB seront déposées pour équiper le FC qui effectuera son dernier vol, le « der des der » pour un Concorde Air France, le 27 juin vers Toulouse.

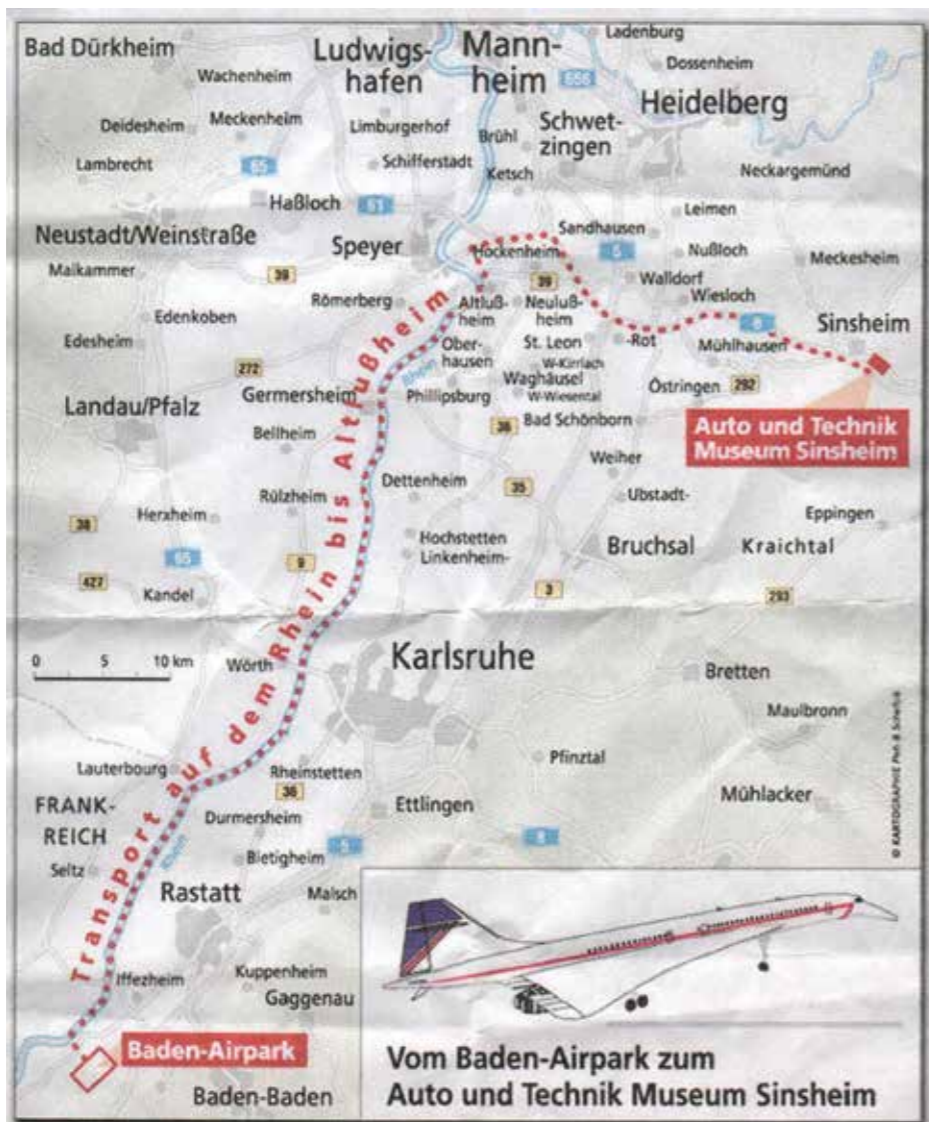


Il faut aussi retirer les panneaux de puits de trains sur l'aile, ce qui permettra de passer des élingues dans les axes supérieurs des trains principaux. Les extincteurs, qui présentent des problèmes de sécurité, sont percutés.

Démontage



Itinéraire



Les démontages des ailes, de la dérive et du cône de queue, n'étant pas décrits dans l'AMM, reste de la responsabilité des allemands.

Pour la mise en condition « musée » il faut vidanger l'avion de tous ses fluides. Concernant le carburant, Baden-Airpark ne disposant pas de citerne de reprise, il est décidé de consommer le carburant en effectuant des points fixes jusqu'à épuisement des nourrices.

Au vu de la quantité, cela aurait pu prendre des heures mais c'était sans compter sur l'entregent d'Hermann Layher qui obtient l'autorisation de faire tourner les moteurs plein gaz ... avec réchauffe (post combustion).

Durant cette phase, Yannick Tarantola est installé au cockpit en place gauche, le chauffeur d'Hermann Layher (lui-même pilote d'hélicoptère) en place droite et Laurent Savary en place mécanicien navigant ; Hubert Protin et le reste de l'équipe sont au sol pour assurer la sécurité, et ce n'est pas inutile, ne serait ce que vis-à-vis d'Hermann Layer qui, excité comme un enfant avec un nouveau jouet, s'approche parfois un peu trop des tuyères.

Les moteurs souffrent lorsque, à l'approche de la panne sèche, un premier commence à pomper sévèrement. À cet instant, ils sont placés au ralenti, 2 sont coupés et le reste du pétrole est transféré sur 2 nourrices ; les extinctions finales surviennent à



pleine puissance et post combustion allumée, ce qui entraîne encore de violents et ultimes pompages ; pour les mécaniciens d'Air France, c'est un moment très dur à vivre ; massacrer ainsi cette belle mécanique, eux qui l'ont tant bichonnée ...

Pendant ce temps, les techniciens du Musée préparent le transport. Les dimensions sont prises pour la confection de berceaux en bois qui recevront, sur la remorque comme sur la barge, les éléments de structure qui vont être démontés. Les relations avec eux sont très sympathiques ; les échanges se font en anglais ou ... avec les mains, la plupart étant originaires de l'Allemagne de l'Est. De techniciens, ils n'ont que le nom.

Lorsqu'ils s'attaquent au démontage des ailes et de la dérive, le travail se termine souvent à la hussarde et les anciens de QN sont navrés de découvrir des tuyauteries, des câblages et des éléments

de structure sectionnés ou arrachés à la va-vite. Certains éléments de la dérive ont même été forcés à la barre à mine ... À l'issue de ces travaux, l'avion ne fait plus que 14,5 mètres d'envergure mais c'est encore trop. Il faudra donc incliner l'avion pour qu'il passe sous certains ponts ; ceci sera réalisé grâce à un porte-char « intelligent » capable de s'incliner, amenant d'un côté les nacelles réacteurs au ras du bitume.

Hermann Layher vient souvent juger de l'avancée des travaux sur le site de Baden Airpark, parfois au volant d'une belle voiture de collection en provenance du Musée de Sinsheim ; il se montre amical envers les mécaniciens d'Air France se doutant peut-être qu'ils sont dans la peine de voir ainsi mutiler un de « leur » Concorde.

Le vendredi 18 juillet, le signal du départ est donné ; pour son dernier voyage, qui durera pratiquement 48 heures, Fox Bravo est suivi par une vingtaine





Départ
le 18 juillet 2003



d'équipes de télévision dont TF1 avec Dominique Bromberger comme envoyé spécial (un reportage est présenté au 20h de Claire Chazal avec interview de Pascal Ménégat), par la police et les pompiers locaux. Malgré la chaleur caniculaire de cet été 2003, une foule de curieux lui font une haie d'honneur. Bien que couvert d'encarts publicitaires, et dépourvu de dérive, le fuselage arbore toujours le nom d'Air France.

*Les
allemands
sont très
« écolos »*

Une équipe de QN suit la lente pérégrination du FB, de manière à intervenir comme de besoin et en particulier à l'arrivée à Sinsheim pour la remise en configuration train sorti.

Elle est composée de Pascal Ménégat, Jean Louis Allègre, Michel Rémond et Patrick Merdrignac (QN) et de Jean Pierre Caillaud (BT Olympus). Ils sont accompagnés de Véronique Rigaud-Koltzsch interprète française du Musée de Sinsheim.



FB est hissé sur une remorque de 70 mètres de long. Après qu'il soit en place, les « coussins » de berceau, seront soudés en position, pour épouser au mieux la courbure du fuselage et éviter toute détérioration. L'avion est littéralement harnaché sur la remorque et quelques essais de mise en inclinaison de l'ensemble sont effectués avant que de puissants tracteurs l'emmènent vers la rampe d'accès au Rhin située à quelques kilomètres, sur un terrain militaire de l'OTAN.

Durant tous les parcours routiers, une équipe du Musée précède l'avion pour découper les poteaux de panneaux de signalisation au chalumeau ou au coupe-tube de plombier, déposer les feux de signalisation et tailler « légèrement » les arbres environnants.

Les allemands sont très « écolos » et il leur était interdit d'abattre un arbre. Après le passage du Fox Bravo, une autre équipe remet tout en place (signalisation routière, barrière etc.)



Transport sur le Rhin



Débarquement



Transport sur l'autoroute

16

17

En fin d'après-midi, Concorde embarque sur une immense barge et entame sa croisière sur le Rhin. Après l'écluse d'Iffensheim, passée en début de nuit, le Fox Bravo accoste et permet à tous de se reposer avant la longue journée et la nuit blanche prévue pour le lendemain.

Samedi 19, la navigation reprend et se termine aux environs de midi à Altusheim. Un long voyage routier, dont une grande partie de nuit, se profile à l'horizon. Comme il ne faut pas partir trop tôt (l'autoroute ne sera fermée que tard dans la nuit), de grands parcs de stationnement (payants) ont été

aménagés, et les allemands organisent une de ces grandes fêtes champêtres dont ils ont le secret avec au programme : saucisses, bières et glaces. Les équipes techniques en profitent.

Le Fox Bravo repart en fin d'après-midi et c'est après 23 heures qu'il entre sur l'autoroute A6 qu'il emprunte à la vitesse d'un homme au pas. La plus grande difficulté est de passer sous les ponts, où parfois, malgré la mise en inclinaison de la plate-forme, il ne reste que cinq centimètres de marge entre le haut du fuselage et le tablier.

Le passage du convoi est salué par une foule nombreuse, massée sur les ponts, les accotements ou les aires de stationnement de l'autoroute. Applaudissements, voire feux d'artifices et même « Marseillaise » sont vus ou entendus. Même en pleine nuit, les ponts sont bondés de monde de tous âges ; cela conforte s'il en était encore besoin, le caractère exceptionnel de cet événement historique pour Concorde.



Arrivée au Musée

Le convoi arrive le dimanche matin vers 9 heures au Musée de Sinsheim où l'équipe d'Air France intervient pour sortir le train par gravité et permettre à Fox Bravo d'atterrir en douceur.

Un gros travail attend les équipes techniques du Musée de Sinsheim : remonter les parties démontées : ailes, tronçon de queue, dérive. Ce n'est pas une mince affaire ; à titre d'exemple, 600 boulons tiennent les 1,6 tonnes de chaque bout d'aile et on sait que le remontage est toujours plus lent et plus difficile que le démontage.

Il faudra ensuite mettre l'avion en condition pour l'exposition et le hisser sur les poteaux qui lui permettront de voler en patrouille avec le Tupolev 144, son collègue soviétique. Cela prendra environ une année.

Pierre Grange



<http://sinsheim.technik-museum.de>



De nombreuses informations citées dans cet article proviennent du site <http://www.concorde-a-metz.fr/>

Crédits photographiques : Jean Louis Allègre, Bernard Charles, Gérard Duval, Gérard Finat, Pascal Ménégat, Michel Rémond, Laurent Savary.

UN VOL POUR VOIR

Jean Prunin : Commandant de bord

Témoignage recueilli par André Rouayroux

« © Les Gens de Concorde » Interview du 30 Janvier 2010 – extraits.

Carole Guérand : Chef de Cabine / Instructrice Concorde.



Je dois d'abord avouer ma passion pour l'astronomie annonce Jean Prunin. Un hobby qui m'occupe depuis de nombreuses années et auquel je consacre beaucoup d'heures de travail.

Hiver 1999, j'apprends qu'en août prochain, une éclipse totale de soleil sera visible dans l'hémisphère nord. La dernière du XXème siècle ! Le chemin de l'ombre de la lune commencera dans l'océan Atlantique avant de traverser le sud du Royaume Uni, le Nord de la France et de continuer vers l'Est. Instantanément, je repense au vol d'André Turcat, en 1973 ? J'ai 6 mois pour monter une opération semblable. C'est un peu court, mais pourquoi pas !

La Préparation

Le tracé au sol de l'éclipse se déplace à peu près à 3 000 km/h, l'avion à 2 000 ; si les deux vont dans le même sens la vitesse relative n'est plus que 1 000km/h, triplant ainsi le temps d'observation par rapport au sol. Un ambitieux projet qu'il ne me reste plus qu'à mettre en place.

Sur le papier, la construction reste relativement facile à élaborer en m'appuyant sur mes expériences en chacune des matières, aéronautique et astronomique. Pour la finaliser, je vais avoir besoin d'une exactitude beaucoup plus ambitieuse que celle fournie par les ouvrages généraux disponibles.

Il va falloir faire beaucoup mieux.

La solution viendra de l'Institut d'Astrophysique de Paris qui non seulement validera mon projet avec enthousiasme et le renforcera en me fournissant leurs propres calculs de trajectoire, réalisés à partir d'une batterie d'instrumentation et de données auxquelles je n'aurais jamais eu accès.

La phase suivante concerne la commercialisation de l'opération. Le programme se résume en une boucle au départ Paris CDG avec un temps de vol inférieur à 2 heures pour minimiser les prix de vente. Avec la meilleure volonté de chacun des intervenants un vol comme celui-ci se paye à l'heure de vol et malheureusement sur Concorde l'heure de vol se paye chère.

Ça n'est pas à moi d'en assurer la commercialisation, d'affréter l'avion, ... là encore, mes amis de l'Institut d'Astrophysique me présentent les gens de l'Association Française d'Astronomie. « C'est un truc formidable, si vous êtes capable de faire voler l'avion à 2 000km/h sur une trajectoire précise, nous vous trouverons des clients, nous vous apporterons nos données ... Le succès fût tel que nous aurions pu mettre 5 Concorde en l'air ce jour-là ».

Il faut maintenant vendre le tout à la Compagnie qui n'est pour le moins pas très chaude :

« ... Nous n'avons rien à gagner dans cette histoire. Si tu te rates, les journalistes eux, ne vont pas de te louper et c'est nous Air France qui seront ridicules. J'imagine déjà les titres : Le projet du siècle à lamentablement foiré ... » Le doute est tel que mon chef de division m'interdira d'en parler à quiconque avant notre retour.

Bien sûr le dossier a été préalablement défendu auprès de la commission technique de la Compagnie, en répondant avec succès à toutes leurs interrogations : calcul du point d'entrée, calcul du rayon de virage, gestion de l'avance ou du retard, etc ... À part le gros pépin lors de la mise en route, rien ne devrait nous arrêter.

Dans le cours de ma préparation, je suis également aller voir les contrôles aériens pour leur présenter l'opération et formuler mes attentes. La zone d'évolution choisie, entre les méridiens 8W et 15W, est sous le contrôle Britannique ; sans aucune difficulté ils nous accorderont la trajectoire demandée même s'il a fallu un peu écarter les longs courriers qui rentraient.

Idem avec la maintenance (DM) qu'on avait sensibilisé à l'opération pour avoir un avion le plus nickel possible. Ils nous ont donné un avion réellement prêt, nous accordant même la priorité par rapport au vol régulier vers New York JFK.

Puis j'apprends que nos amis de British Airways préparent deux vols pour une opération semblable, même s'ils projettent d'aller au-delà du 30W. Et bien sûr tout le monde veut être au même endroit, à la même heure et à la même altitude. Ce n'est seulement pas possible.

Et quand j'explique cela à Air France ils me disent « Mais c'est en zone anglaise, nous ne pouvons pas faire cela tout seul de notre côté, il faut les contacter. »

Nous rencontrons donc nos amis de British Airways à différentes reprises pour nous mettre d'accord sur le partage du territoire, de l'heure, de la trajectoire, etc... Tout se passe parfaitement, sauf que je ne leur dis pas tout ; à savoir que s'ils allaient au-delà du 30W, comme ils le veulent, ils la verront bien, face à eux, très basse sur l'horizon mais que leurs passagers ne la verront pas.



Jour J

Le Jour J, j'arrive avec 3 heures d'avance alors que d'habitude deux heures me suffisent à préparer mon vol. Pendant que le mécanicien vérifie qu'on a bien un avion en super état, je redonne un coup de fil au contrôle aérien pour vérifier qu'ils sont bien au courant du vol AF 4500. Tout se déroule comme prévu.

J'ai choisi Eric Célérier comme copilote, tout simplement parce que je suis très copain avec lui et puis je sais que c'est un as de la photo. Le mécanicien navigant, Guy Clément, je ne l'ai

pas réellement choisi. C'est également un copain et quand il m'a demandé à faire le vol, ma réponse a été immédiate : « pas de problème, tu t'inscris et on le fera ensemble ».

Pour lui c'est un vol normal, avec l'obligation de ne pas nous mettre en retard. De la même façon, il commencera sa pré-vol beaucoup plus tôt que d'habitude, en prenant un peu plus de précautions qu'à l'usage.

Une fois qu'on aura mis en route, je n'aurai plus aucune inquiétude. Il existe toujours l'inquiétude d'un impondérable bien sûr. On n'est jamais sûr que les 4 moteurs vont bien se mettre en route, qu'on aura pas une fuite d'huile, qu'un incident technique mineur ne devienne majeur... Une demi-heure de retard et tout est foutu.

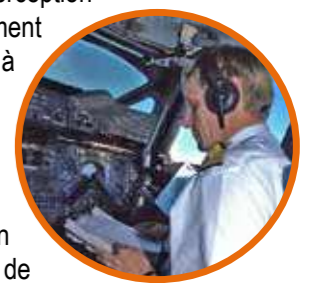
On fait notre mise en route avec 20 minutes d'avance. On va rouler tout doucement pour décoller avec 10 minutes d'avance sur le timing idéal. Une avance que je ferai fondre en n'accélération pas à Mach2 comme on le fait d'habitude, une fois sur la mer. Je reste volontairement à Mach1 puis passe quand même le mur du son pour être certain de ne pas avoir de problème avec les post combustion, ou autres ... À partir de là ça glisse tout seul mais je reste à Mach1.7. Je sais ainsi que je perds 6 secondes/minute et recalcule mon timing à chaque point de méridien.

L'éclipse

On approche ! On compare nos données de navigations théoriques avec le copilote et on s'aperçoit qu'en volant à Mach 1.7 on est plus bas, on consomme peut-être un peu plus, mais on perd bien 6 secondes par minute. Nous sommes en accord ; tout va bien ! On avait déjà perdu 4-5 minutes volontairement avant de passer le Mach, gardant une marge de sécurité. Les 5-6 dernières minutes on les perdra une fois certain que le coup sera joué.

L'interception

Maintenant il va falloir intercepter l'ombre et pour cela aller se placer devant elle, car l'interception juste en un point défini, c'est vachement risqué. Calibrer un rayon de virage à un ou deux kilomètres près reste aléatoire. Donc l'astuce qui m'est venue, c'est de faire un peu comme les Anglais, d'aller nous mettre sur la trajectoire avant, ce qui en fin de virage nous donnera le temps de



pouvoir rectifier, un peu à droite, un peu à gauche et si besoin de nous laisser rattraper. C'était ça l'astuce et ça a très bien marché. On s'est mis devant et elle nous a rattrapé.

Dès qu'on a décollé, après avoir passé la couche de nuage, on voit le croissant de lune mordre sur le soleil ; le phénomène est engagé. Le vol a duré 1h45 et pendant 1H45 on a toujours été sous l'éclipse. Elle n'a été totale que pendant 8mn10, ce qui était l'enjeu, mais tout le long du vol elle est restée visible, à gauche d'abord puis après le virage de retour, à droite. Donc les gens l'ont déjà vue et puis quand on arrive au chrono, je dis « Aller, maintenant il faut y aller parce que les calculs l'indiquent, au pifomètre je n'aurais pas du tout tourné là et je me serai planté parce que la vitesse de rapprochement est alors de 5 000 Km/h, une vitesse exceptionnelle, tout se passe très vite. J'ai fait confiance aux calculs et j'ai eu raison ».

Pour info, la trace au sol d'une éclipse n'est pas un

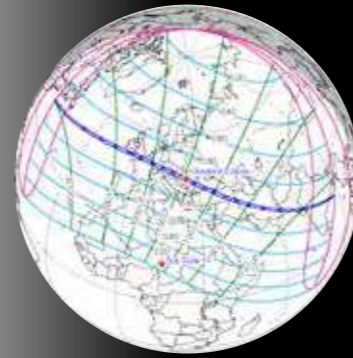


cercle mais une ellipse ! Pour faire durer l'observation plus longtemps, j'avais calculé ma trajectoire à partir du sud de l'ellipse pour finir au nord de cette même ellipse. Ça a l'avantage de nous faire faire un petit virage qui permet de diminuer la hauteur apparente du soleil et facilite notre vision. Le rayon de virage calculé est de 12° d'inclinaison. ; je prends donc mes 12° d'inclinaison et à partir de là, le job c'est la trajectoire.

Je ne touche plus à rien : vitesse, mach, altitude, ... tout est bien calé, j'attends que ça se passe. Je suis certain de mon point d'entrée, alors ... l'avion fait son virage tout seul comme on l'a calculé et on sort par le haut de l'ellipse, également comme on l'a calculé.

Une fois qu'on a fait le virage, je vois le soleil sur le côté droit. On éteint en cabine, il fait noir et à un moment on se retrouve dans la nuit complète.

On allume nos feux de route et là, je donne le top départ pour les rotations passagers.



Pendant les 8 minutes et demi durant lesquelles nous suivons l'éclipse, je suis un petit peu seul à piloter. De son côté, Eric Celérier surveille tout, parfaitement au courant de la manip. que nous avons mis au point ensemble. Je l'entends mitrailler et lui fais pleinement confiance.

Une fois qu'on est sorti, on continue à la voir mais elle n'est plus totale. Et puis tout d'un coup nous entendons un hurra, les gens sont fascinés par ce qu'ils ont vu, d'autres abasourdis... une ambiance un peu indescriptible, des comportements étonnants. Nous aussi sommes contents. C'était quand même un peu une gageure.

En cabine

Si j'ai bonne mémoire, avant l'éclipse il y a eu un service minimum, un petit déj. ou quelque chose comme ça. Puis ils ont fait des répétitions des permutations cabine, parce qu'il fallait que tout le monde ait droit à un hublot. J'avais fait un briefing avant le départ pour expliquer que l'éclipse ne se verrait que d'un seul côté et qu'il fallait donc que chacun accepte la règle du jeu pour que tout le monde puisse profiter du spectacle.

Mais le mieux est de laisser la parole à Carole Guérand, notre Chef de Cabine qui a géré tout ça à la perfection...

... Également passionnée par les phénomènes astronomiques, je n'aurais raté ce vol pour rien au monde. Quand j'ai demandé à Jean de pouvoir partir avec eux, il a tout de suite accepté.

Pour nous, en cabine, ce vol sera bien différent d'un vol traditionnel. Pas de repas, une rapide coupe de Champagne au retour, mais une organisation serrée des mouvements en cabine afin que les passagers puissent jouir du spectacle pendant un temps identique. L'éclipse n'étant visible que par le hublot de droite, il fallait assurer une permutation toutes les 90 secondes pour satisfaire tout le monde.

7H 30, après un petit déjeuner pris avec le reste de l'équipage et nos passagers, Alain Superbie, le directeur de l'Association Française d'Astronomie, donne les dernières informations relatives au choix du plan de vol.

La procédure du changement de place est expliquée dans le détail. Au moment décidé par le Commandant de bord et sur application stricte



des directives d'Alain Superbie, les passagers devront permuter de siège. Les échanges sont organisés par travées de quatre, afin qu'à tour de rôle, chacun puisse contempler l'éclipse solaire à droite et l'ombre de la lune à gauche.

Pendant que les deux passagers, dont la place côtoie les hublots de droite, contempleront la couronne solaire, les 2 passagers placés au hublot de gauche verront l'ombre de la lune courant sur l'océan. Les passagers «côté couloir» attendront leur tour...

- Au 1er Top Chrono, les voisins permuteront de chaque côté.
- Au 2nd Top, les passagers, «côté couloir», permuteront à leur tour
- Au 3ème Top, les nouveaux voisins échangeront leurs sièges et ainsi de suite pendant 6 minutes et 32 secondes précises ... dans le noir !



pour pouvoir observer la couronne solaire, hors période d'éclipse) et qui a servi à effectuer les premières mesures nécessaires au lancement des sondes. Il me raconte les yeux pétillants de malice, comment dans les années 1950, il a passé 8 heures à 14 000 mètres d'altitude, dans une sphère métallique surmontée d'un télescope, tirée par une immense grappe de ballons ... Pour observer le soleil.

La première partie du vol est consacrée à la répétition du « ballet des permutations » Les changements devront s'effectuer avec convivialité et discipline. A l'avant, rideau ouvert, Alain Superbie coordonne la manœuvre en donnant les « tops changements » avec le « public address ». La cabine éteinte, nous volerons 6 minutes dans le noir complet ! Pour des raisons de sécurité évidentes hôtesses et stewards sont répartis en cabine, toutes les cinq rangées pour éviter tout déplacement collectif qui pourrait déstabiliser Concorde. Je me place comme prévu, au niveau de l'office avant, afin de filtrer les visites inopinées au cockpit et pour veiller au bon déroulement de l'opération.

Nous atteignons bientôt la vitesse supersonique ; tous les yeux sont rivés sur le machmètre ... Mach 2 ! Les applaudissements crépitent ! Le commandant annonce voir la zone de totalité approcher... Le soleil décroît : éclairage des appareils de bord dans le cockpit.

Concorde s'incline doucement à droite ; Jean Prunin entame le demi tour au dessus de l'Atlantique, par un large virage qui durera 6 minutes et fera un peu plus de 180 km de diamètre... La ligne brillante de l'horizon bascule pour se placer en diagonale à 45°, puis s'assombrit de plus en plus vite ; nous approchons du cône d'ombre qui fonce vers Concorde à 800 mètres/seconde.

Alain Superbie, en direct sur Europe 1, annonce : « Entrée dans l'ombre, début de la totalité ». Il est 11h 24.

9H 30,
Embarquement «dynamique» de nos 100 passagers.
10H 40,
Fermeture des portes et Push Back
11H 06,
Décollage.

Nous partons quelques minutes avant le vol quotidien AF 002 à destination de JFK, et filons vers l'Ouest, sur le Sud de l'Irlande.

Le ballet de la lune avec le soleil a déjà commencé ; c'est la phase partielle de l'éclipse. A bord, tous les yeux sont parés des lunettes distribuées avant l'embarquement. Les Mirage 2000 affrétés par TF1 arrivent vers nous, à gauche, en bas ... mais pas pour longtemps.

Installé derrière le CDB, un jeune et brillant astrophysicien de l'Observatoire de Meudon, Vincent Coudé du Foresto, familier des éclipses, savoure pleinement le moment. Notre invité d'honneur est M. Audouin Dollfus, astronome retraité de 80 ans ; ses travaux de recherche en astronomie ont contribué notamment à la mise au point du coronographe (instrument conçu

Les passagers silencieux observent la décroissance du soleil, puis découvrent l'ultime reste de lumière, « l'éclat de diamant »... La crête des nuages est devenue violacée, une obscurité envahit Concorde ; le lointain reste encore lumineux tandis que le ciel, au-dessus, est totalement noir. Un sentiment de plénitude règne en cabine ...

Soudain des Ohhh ! ... et des Ahhh !... L'émotion est collective. La couronne solaire apparaît ... En haut, à gauche, perdue dans l'immense obscurité ; son éclat est intense, elle brille comme du cristal brut ; ses protubérances magnifiques sont visibles à l'œil nu ; on peut voir ses draperies de flammes roses-orangées. Juste sous le soleil, Vénus est là, ponctuelle, scintillante ... Il y a aussi Véga, Sirius et surtout Mercure rarement visible dans des conditions normales. Ce tableau éphémère est pour moi la source d'une émotion intense. Je mémorise à jamais ces instants magiques ... instants d'éternité ... Par le hublot de gauche, c'est l'ombre de la lune qui force le regard. L'horizon se frange de rose et de mauve ; l'océan est recouvert par une mer de nuages d'une couleur ardente, d'un violet pur, très foncé... Une teinte extrême, jamais vue dans la nature.

Debout dans le couloir du cockpit, Alain Superbie donne toujours les tops de permutations toutes les minutes et demies :

- H/C (pour les passagers Hublot / Couloir)
- C/C (pour les passagers Couloir / Couloir) ... Assisté magistralement par l'équipage.

Une activité intense, ponctuée de rires règne à bord. Le soleil étant très haut sur l'avant, il faut contempler le spectacle en biais, le regard vers le zénith, le visage en ventouse sur la vitre... et nos passagers ne manquent pas d'imagination ! A genoux, allongés sur le sol, la tête à l'envers ou coincée entre les sièges, toutes les positions sont



Une double éclipse ! L'une en vision directe (on voit la partie externe de la couronne, la partie interne étant surexposée), et l'autre en double réflexion entre les deux vitres du cockpit et de la verrière. La transmission dans ce cas est faible, de l'ordre de quelques pourcents, et l'image (décalée par rapport à l'image en vision directe) montre cette fois-ci la partie interne de la couronne correctement exposée. Cette double observation n'est véritablement possible que depuis Concorde...





La photo représente le «diamant», ou «grain de Baily », le moment où le premier rayon de la photosphère passe au travers du creux d'un cratère lunaire. Ce phénomène (qui ne se produit pas à toutes les éclipses) dure en général 1 à 2 secondes, mais grâce à la vitesse de l'avion nous avons pu observer le diamant pendant une dizaine de secondes.

bonnes pour suivre l'éclipse ! Les Uns passent sur les Unes, puis les Unes sur les Autres et les Autres sur les Uns... et ainsi de suite jusqu'au dernier top ! ... Au final, une grande partie de nos invités se retrouvent concentrés « sur et sous » le siège de droite, du côté de la couronne solaire ... Avec la complicité bienveillante et amusée de Valérie, Olivier, Myriam, Géraldine et Karim, admirables PNC peu habitués à de telles contorsions sur le bel oiseau !

Seuls nos pilotes restent calmes et concentrés sur le plan et les paramètres du vol, entièrement appliqués à leur tâche ; l'OMN, tout à ses cadrans et manettes, est absorbé par la surveillance d'un dispositif technique sophistiqué ... Un seul regret probable, le manque de temps pour se délecter à loisir du spectacle magistral qui se déroule sur la Terre comme au Ciel ...

Annonce au « public adress » : « Sortie de l'Ombre » ! Je me dirige vers le cockpit encore sombre ; nous sommes toujours sur l'Océan, à 250 km au large de la Cornouaille. La tension est retombée dans la cabine de pilotage, faisant place aux sourires et aux « congratulations » !

« Mesdames et Messieurs, nous venons d'atterrir à Paris ; il est 13 heures et 10 minutes » Les applaudissements et les bravos fusent longuement pendant le roulage. L'escalier est avancé. Le débarquement se fait dans la joie et la bonne humeur, après une brève incursion dans le poste de pilotage :

« Un grand merci mon commandant ! Bravo Messieurs les Pilotes ! Comme il est petit votre cockpit !!! ...

Encore bravo ! »

Je crois que ça a été l'un des plus beaux vols de ma vie, conclut Jean Prunin. Il y eut bien sûr mon premier atterrissage et puis sur les tours du monde il y a eu l'île de Pâques, Ushuaïa, des terrains magiques, mais aucun autre vol ne m'a procuré les mêmes sensations que ce vol AF 4500 qui était quand même quelque chose d'un peu inouï.

Un vol exceptionnel qui restera le plus extraordinaire et le plus beau jour de ma vie avec Concorde complétera Carole Guérand.

Jean Prunin - Carole Guérand



Crédits photographiques : Carole Guérand
Eric Célérier - Vincent Coudé du Foresto

Éclipse solaire du 11 août 1999



rencontre avec une ombre
(le film)

CONCORDE PNC

LES JOURS SUIVANTS LE 25 JUILLET 2000

■ ■ ■

Alain DEBROISE
Instructeur PNC Concorde

L'épopée du Concorde, de son premier à son dernier vol, a largement été relatée au travers de multiples articles, films et autres ouvrages. L'accident du 25 juillet 2000, la couverture médiatique des procès en responsabilité, ont permis aux passionnés du supersonique d'avoir une vision précise des événements, des actions et des conséquences funestes qui conduisirent à la perte du F-BTSC d'Air France, de ses 109 occupants et des 4 victimes au sol. La Compagnie Air France et ses partenaires ont alors tout mis en œuvre pour que Concorde revole. Une interruption nécessaire à la mise en place de nombreuses actions, processus et innovations qui ensemble, constituent un épisode moins connu de l'histoire de Concorde.

Le 25 juillet 2000 :

Mardi 25 juillet, journée de réunion du secteur PNC Concorde. Les 6 instructeurs (3 femmes et 3 hommes) et leur responsable partagent le bilan du mois écoulé et les objectifs du mois à venir. Après avoir salué l'équipage du vol quotidien en partance pour New York, nous poursuivons notre réunion dans l'attente de l'autre équipage du jour, celui de l'AF4590.

Un vol supplémentaire affrété par un tour opérateur allemand, pour acheminer 100 clients jusqu'à New-York, première escale d'une croisière qui devait les conduire vers l'Équateur, via les Antilles et le canal de Panama.

Les PNC de ce vol ont tous été choisis pour leur pratique courante de la langue de Goethe. Parmi eux, Brigitte, hôtesse allemande, pilier des équipages supersoniques. Accueillis au secteur, ils sont dirigés vers la salle de briefing dédiée à Concorde.

Une après-midi ensoleillée ; l'ambiance est chaleureuse, détendue. Certains viennent de partager le 37ème tour du monde supersonique, occasion unique de mieux faire connaissance. Deux d'entre eux, Hervé et Anne, décident de travailler côte-à-côte, positionnés respectivement au galley arrière et en cabine 2.

Patrick et Christine, les PNC de réserve, restent à proximité du secteur, si jamais une défection de dernière minute s'annonçait. Non déclenchés, ils vont assister au décollage du vol.

A 16h44, Patrick surgit dans la salle de réunion en criant : « Concorde est en feu ! ». A travers la fenêtre, nous voyons un panache de fumée tracté par l'avion, avant que n'apparaisse dans l'angle du bâtiment un champignon de fumée noire. Funeste présage !

Notre premier réflexe sera de rassurer les 2 PNC effondrés, en leur disant que l'équipage était peut-être en train d'évacuer les passagers, que rien ne permettait à ce stade d'imaginer le pire. Y croyons-nous nous-même ?

Très vite, un appel téléphonique de la Direction Générale nous convoque d'urgence pour une cellule de crise. Quelques étages au-dessus de nous, Jean-Cyril Spinetta a également été témoin de l'accident, de la même façon que le Président Chirac encore à bord d'un avion en provenance du Japon. Tous les deux ont vu l'appareil en feu.

En quelques minutes, les médias s'emparent du sujet, diffusant en boucle des images qui ne nous laissent plus aucun doute. Il est évident qu'aucun de nos collègues et des passagers de l'avion n'aurait survécu au crash. A nous d'intervenir en coordination avec la cellule de crise.

Certains seront affectés au recueil des informations relatives aux membres d'équipages avec la lourde charge de contacter les familles.

Avec Patrick, autre cadre PNC en charge du produit Concorde, nous allons accueillir l'équipage du vol régulier AF001 en provenance de JFK. Les contrôleurs aériens ne les ont naturellement pas informés de la catastrophe afin de ne pas perturber leur atterrissage. Le panache de fumée au loin ? Ils l'ont vu mais n'en ont pas déduit à un accident d'avion ; certainement l'incendie d'un des nombreux entrepôts de la région.

A Patrick revient d'informer les PNC, à moi les PNT. Après le débarquement des clients, nous nous engouffrons dans l'étroite cellule de l'avion ; Patrick vers la droite, moi vers la gauche. Heureusement, je connais particulièrement le Commandant du jour avec qui j'ai fait la majorité de mes vols supersoniques.



Avec un ton juste, les bons mots j'essaye d'amortir le choc de la nouvelle. Deux de mes trois interlocuteurs réagissent avec gravité, tristesse. Le 3ème rentre dans une violente colère, frappant avec force le tableau de bord et ses instruments avant de quitter le cockpit précipitamment. Je n'ai d'ailleurs jamais su où il était allé se réfugier. Il n'a pas réapparu de toute la soirée.

Puis, nous quittons tous l'appareil vers un salon du terminal ou traditionnellement les agents accueillent les clients Concorde. Tous ensemble, les uns réconfortant les autres, nous découvrons sur une télévision le champ de ruine qu'est le F-BTSC.

Puis nous accueillons les premières familles, des membres d'équipages ou des passagers ; qu'importe ? L'ambiance est lourde. Des actions dont il n'est pas utile de développer la charge émotionnelle, ni la pénibilité. De retour à mon domicile, vers 2h00 du matin, je suis fatigué, à la fois interloqué, stupéfait, incrédule, désorienté face à une situation pour laquelle personne n'est jamais préparé. Autant de sensations intimes qui se mêlent, s'entrechoquent sans cesse, rendant le sommeil difficile à trouver.

26 Juillet :

Dès le lendemain de l'accident, nous sommes auprès des familles pour les accompagner et les guider dans leurs premières démarches. Le recueillement sur le site du crash restera un moment particulièrement douloureux, à jamais gravé dans nos mémoires. Chacun observe en silence. Les éléments épars de l'avion fument encore. Ça et là, des plots de sécurité routière, orange et blanc, matérialisent l'emplacement des victimes. Des experts sont déjà au travail au milieu des pompiers et des gendarmes. Quel sordide tableau ! Questionnés par les familles : « Où travaillait-il ? Pensez-vous qu'ils aient eu conscience de leur sort ? », Que pouvons-nous répondre ?

28 juillet :

8 000 salariés réunis au siège de la Compagnie écouteront leurs collègues de la maintenance leur confirmer, la voix étranglée de sanglots, que l'entretien récent a bien été effectué selon les procédures prévues et habituelles. Personne n'est alors au courant de l'enchaînement des faits générateurs de la catastrophe, mais tous entendent déjà la tempête médiatique qui se lève.

Et nous, où en sommes-nous ?

Une question légitime que se posent l'ensemble des « Concorde », après ces premières semaines de stupeur et d'émotion. Ce que l'on sait ; c'est que l'avion n'a plus de CDN (certificat de navigabilité). Il ne volera donc plus tant que ce document ne lui sera pas rendu.

Avant même de savoir quelle suite serait donnée à l'exploitation, nous créons une cellule d'écoute et d'accompagnement dédiée à nos équipes. Il nous semble important de faire, ensemble, le point sur leur état de santé, leur capacité à revoler, leur désir personnels et professionnels. Aux plus ébranlés, nous suggérons la cellule de soutien psychologique mise en place par le service médical, aux autres nous proposons une réorganisation de leur planning : vacances pour les uns, vols choisis pour d'autres ; leur choix sera respecté.

Il est peut-être utile d'indiquer ici que contrairement aux pilotes, les 120 PNC du secteur Concorde partagent leur activité entre exploitation supersonique et exploitation subsonique. Tous alternent ainsi un mois sur deux, à l'exclusion de 3 hôtesses, dont Brigitte, qui ne font, elles, que du supersonique. Privilège accordé aux 3 plus anciennes « PNC supersonique »...



VOL AF 389...
Dernier vol JFK - CDG ?

L'activité PNC ne s'est donc pas réellement interrompue après le 25 juillet 2000, elle s'est juste rééquilibrée, facilitant leur embarquement rapide à bord de tout vol disponible. Nombre d'entre eux souhaitent d'ailleurs retourner rapidement à JFK pour retrouver les équipes locales Concorde. Ils y iront.

Certains quittent le secteur géographique Amériques sur lequel les qualifiés Concorde sont réunis. Ils choisissent de donner un nouvel élan à leur carrière et devenir Chef de Cabine (C/C).

D'autres, enfin mettent définitivement fin à leur carrière de navigant et quittent la Compagnie en faisant valoir leurs droits à la retraite.

Et ensuite ...

Les jours, les semaines passent, les rumeurs vont bon train et les avions restent au sol. Les mots du Président Spinetta prononcés lors de la réception du Fox-Charlie (F-BVFC) rapatrié de New York le 21 septembre 2000, par un vol dérogatoire, ont certes confirmé le combat de la Compagnie pour que Concorde revole ; mais quand ? Ce soir-là, des deux côtés de l'Atlantique comme sur les bords de la Tamise, nous étions nombreux à partager ces images d'un Concorde en action ; convaincus que ce seraient les dernières.

En relation avec les services commerciaux de la Compagnie nous réfléchissons à la mise en œuvre d'un dispositif à même de continuer à capter la clientèle Concorde. Et pourquoi pas un vol sur New-York, à un horaire permettant une arrivée avant toutes les autres compagnies en provenance d'Europe ? Un vol sur lequel 2 PNC Concorde seraient positionnés, chargés de prolonger cette relation particulière à laquelle étaient habitués les passagers du supersonique. Le vol AF022 était né... Cet horaire « early bird » existe encore aujourd'hui et reste la première des 6 fréquences quotidiennes vers « the Big Apple ».



Remettre Concorde en exploitation :

Dès l'automne 2000, la Compagnie Air France, met tout en œuvre pour récupérer ce fameux certificat de navigabilité (CDN). Dans les hangars, les bureaux, tous sont en ordre de marche pour être opérationnels lors de la reprise de l'activité.

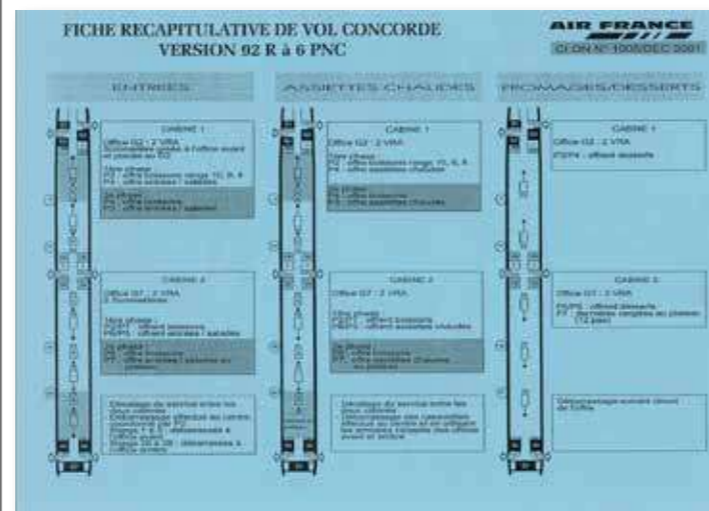
Un groupe de travail multi professionnel, intitulé NEC (Nouvel Envol Concorde), est mis en place sous la responsabilité d'Auguste Gayte. Il rassemble l'ensemble des services concernés : Opérations aériennes, Exploitation Sol, Maintenance, CDL Amériques, Qualité, Ressources Humaines, Contrôle de gestion et Communication.

Dans ce sens, les PNT effectuent au moins 4h00 mensuelles de simulateur en équipage constitué avec 3 décollages et 3 atterrissages de manière à ne pas perdre la main ; un peu plus pour ceux en cours de qualification.

Ceux la Maintenance, dont la charge reste la plus lourde, veillent au stockage des 5 avions dans de bonnes conditions de conservation. Les systèmes vitaux sont contrôlés périodiquement et les moteurs remis en route tous les 15 jours.

De notre côté, nous renouvelons nos effectifs d'hôtesse, stewards et chefs de cabine dans des proportions jamais vues. 20 nouveau PNC sont à recruter, une campagne de sélection démarre. A bord de Concorde, les hôtesse n'évoluent qu'en cabine et les stewards ne travaillent qu'au galley. Les chefs de cabine, eux, sont recrutés pour leurs qualités managériales d'équipes de haut-niveau professionnel. Dernier détail à régler, la formation et l'accompagnement des jeunes PNC dans la perspective de la reprise des vols. Un aspect qui demande la mise en place de « tuteurs » pour chacune des spécialités.

À bord d'une maquette de cabine spécialement reconstituée, les anciens partagent leur expérience avec les plus jeunes, leur montrant les mille et un savoirs particuliers au travail sur cet avion. Jamais la Compagnie n'est allée aussi loin dans l'organisation d'une séquence de formation pour le supersonique. L'exigence des instructeurs laissera un souvenir vivace aux nouvelles recrues ...



Sur le modèle des livrets « procédures » des pilotes, un livret de service a été créé reprenant dans le détail toutes les phases du service, de la préparation de l'avion à la remise du vestiaire à l'arrivée, en passant par la composition des VRA (Voitures Repas Atlas) contenant les prestations. Rien ne manque ! Cette « bible » devient le livre de chevet de cette nouvelle génération de PNC.

Jamais une communauté professionnelle n'aura travaillé aussi rapidement dans une direction commune : la reprise des vols du supersonique. Dernière étape, la validation de toutes ces avancées en « grandeur Nature » lors des vols non commerciaux.

Les vols non-commerciaux :

Janvier 2001, un certain nombre de vols non commerciaux sont opérés par dérogation, pour effectuer les différents essais préalables à la reprise des vols. C'est le FB qui reprend l'air le premier et rejoint Istres pour participer aux essais de roulage avec une simulation de fuite de carburant. Puis ce sera au tour du SD pour la certification des nouveaux pneus Michelin.

Des vols dont certains avec invités à bord, auront lieu au départ des terrains de Châteauroux et de Vatry, à l'automne, en guise de formation pour les PNT et les PNC. Une foule de spectateurs vient voir Concorde revoler et nos jeunes PNC signent des autographes à tour de bras. On en plaisante encore, 20 ans après...

Le 18 avril 2001, tout le monde est prêt. Une réunion de relance du Concorde est organisée pour présenter le plan d'action à toutes les parties prenantes de l'exploitation. Les étapes sont balisées, un calendrier est défini : la reprise aura lieu à l'automne.

Jamais une communauté professionnelle n'aura travaillé aussi rapidement.

Trois changements significatifs interviennent dans l'exploitation du supersonique. Nous partons désormais avec 92 passagers au lieu de 100 pour compenser les modifications de poids supplémentaires occasionnés par l'installation des protections Kevlar dans les réservoirs. L'horaire de départ est avancé de 30 minutes pour décoller à 10:30 de CDG au lieu de 11:00, et enfin sa fréquence passe de 7/7 à 5 fréquences par semaine.

Les vols de reprise CDG-JFK :

C'est dans les starting-blocks qu'ensemble, nous attendons avec conviction la délivrance du nouveau CDN quand les attentats du 11 septembre 2001 surviennent à New-York. Face à l'ampleur de la catastrophe, le doute s'installe. Les questions fusent, les réponses manquent quand enfin la flotte supersonique, française et britannique, est libérée le 18 octobre 2001. Un premier vol part le 7 novembre, en présence du Président Spinetta, du ministre des Transports et d'une clientèle triée sur le volet. Il inaugure la prochaine remise en exploitation le concorde 15 mois seulement après le crash du F-BTSC.

Les clients reviendront-ils ? Nous aurons tout fait pour les accueillir de nouveau, avec le même plaisir de les retrouver.



© Photo collection Pierre Grange

Santé !



© Photo A. Rouayroux

Collector 05

La fin d'année approche ! Les papilles déjà en éveil, un objet très particulier, découvert sur les rayons d'une boutique de la Caraïbe dans les années 1990.

Un flacon pour le moins original, « Hommage à Concorde », pour contenir ces 20 cl d'un nectar bien français réalisé par la Maison Gautier producteur depuis 1775.

Nous connaissons des vins ou des champagnes à l'effigie de Concorde, mais toujours dans leurs bouteilles traditionnelles.

Seule l'étiquette faisait la différence.

Jamais je n'avais rencontré un travail de flaconnage si inattendu, conférant même à notre avion une signature un peu kitsch qui, tout compte fait, ne lui va pas si mal.

Que chacun n'hésite pas à sortir ses flacons, la fête sera plus belle encore dans les prochains numéros ...

A CONSOMMER AVEC MODERATION

LA BOUTIQUE
APCOS

Merry Christmas !

Casquettes
25€ pièce
Casquette 5 panneaux. Matière souple douce et agréable. Fermeture arrière avec boucle métallique.

Polos
45€ pièce
Polo Supima® 100% coton, manches courtes. Coupe ajustée, toucher soyeux et agréable. Tailles : M - L - XL

Mug Célerier
18€ pièce
Mug céramique.

Mug bleu
15€ pièce
Mug céramique.

LIBRAIRIE



Le mécano du Bloch 134 à Concorde
Michel Rétif

24,35€

Pilote de Concorde Vols spéciaux
Bernard Marchand

24,30€



Tapis de souris (Machmètre E. Célerier)

10€ pièce

Rendez vous sur le site **Concorde reference . fr** pour découvrir l'intégralité des produits et commander.





Lucio Perinotto

Peintre Officiel de l'Air et de l'Espace

Réalisée avec le soutien d'AirItage

