

LE DERNIER VOL DU CONCORDE FOX CHARLIE

AF 6903 du 27 juin 2003



Le 31 mai 2003, le dernier vol régulier supersonique d'Air France se posait en provenance de New York Kennedy, suivi quelques minutes plus tard par le dernier vol charter Concorde. Les vols n'étaient pas terminés pour autant, il restait aux 5 Concorde d'Air France à rejoindre leurs destinations finales.

*Henri Gilles Fournier nous raconte ici le « **der des der** » : dernier vol du dernier supersonique d'Air France. Ce 27 juin 2003, le Fox Charlie allait rejoindre Blagnac ; un retour aux sources en quelque sorte.*

Cet article est paru dans les chroniques d'Aeromed, publication internet <http://www.aeromed.fr> à l'intention des « passionnés d'air et d'espace quels qu'ils soient ».

par Henri Gilles Fournier
CDB Concorde
18200 heures de vol dont
1500 heures sur Concorde

Ma vie de pilote de ligne fut balisée de dates et d'évènements qui, s'ils sont nombreux, n'en sont pas moins chargés de souvenirs et d'émotion. Air France et particulièrement ma division de vol Concorde m'ont fait le plaisir et l'honneur de me désigner pour ramener dans sa terre natale le dernier Concorde français en état de vol, le F BVFC. Ce fut pour moi un beau cadeau mais, seule ombre au tableau, cela signifiait aussi que j'allais pour la dernière fois goûter les joies du vol supersonique à Mach 2 avant de prendre ma retraite après 36 ans d'aviation civile dont 7 ans de Concorde dans ma province natale à Castres dans le Tarn.

(Pour ceux qui ne connaissent pas, Castres se situe à 34 NM sur le 090 de TOU !).

Autant mon dernier aller-retour New York JFK fut un vol de « routine », autant ce vol fut ce que j'appellerais « particulier » à bien des égards. Comme avant chaque vol, rendez-vous est pris avec mon copilote Eric Tonnot et mon ingénieur navigant Daniel Casari, natif lui aussi de la région toulousaine, à la PPV (bureau de préparation des vols) à Roissy CDG et ce à H-2. C'est un bureau équipé d'une documentation bien spécifique, le box 12, où je retrouve mon équipage. Après l'étude du dossier de vol (dossier météo, notams, chargement et centrage, particularités des passagers : tous VIP sur ce vol) je décide de l'emport d'une quantité de carburant, 55 tonnes, prévoyant un roulage particulièrement long au départ ainsi qu'à l'arrivée à Toulouse Blagnac et préservant un atterrissage à la masse maximum de 110 T. Beau temps prévu au départ de CDG, en route sur l'Atlantique et à l'arrivée.

Nous nous dirigeons alors avec mon équipage vers le point de stationnement A20 situé près du salon Concorde. Chacun s'affaire aux nombreuses vérifications et check-lists de prise en compte de l'avion, je vais pour ma part au salon saluer nos invités et particulièrement André Turcat, Michel Rétif, Henri Perrier, équipage du premier vol Concorde le 2 mars 1969 à Toulouse, Gilbert Defer, pilote d'essai, ainsi que notre président Jean-Cyril Spinetta. Comme il est d'usage, je me prête volontiers à quelques interviews journalistiques et télévisées avant de rejoindre le cockpit.

Dans l'avion règne paradoxalement une ambiance joyeuse mais un peu de trop de monde dans la cabine étroite, venu une dernière fois admirer notre bel oiseau blanc! La Chef de cabine, Christine Badia Hebras, me signale qu'elle ne peut assurer la préparation des postes de sécurité de son PNC, aussi dois-je intervenir courtoisement afin que nos amis puissent enfin travailler et surtout respecter l'horaire de départ prévu.

TEMOIGNAGE

Un créneau de décollage nous est assigné par le contrôle anglais afin d'assurer l'accélération supersonique sur la Manche d'une part, et la chaîne de télévision FR3 nous demande d'être posés entre 13h et 13h15 locale à Blagnac.

H - 40 : un petit problème technique apparaît après essais par mon ingénieur navigant sur les entrées d'air du réacteur 3. Dépannage rapide par nos amis mécaniciens sol dont je tiens à saluer ici le grand professionnalisme. Tout rentre dans l'ordre et je décide l'embarquement de nos passagers à H - 35 ; le sourire et la bonne humeur de Christine et de son équipage PNC atténuent un peu la tension et l'anxiété lues sur le visage de certains passagers!

H - 20 : les pleins de carburant sont terminés, débutent alors les dernières check-lists, vérifications au poste et avant mise en route avec mon équipage. Nous sentons beaucoup d'émotion dans la voix du contrôleur de CDG nous donnant la clearance de départ car c'est cette fois-ci un « adieu ».

Mise en route des réacteurs 3 et 2 au poste de stationnement et, à l'horaire, nous effectuons un push-back entouré déjà de dizaines d'agents sol (chefs avion, manutentionnaires, mécaniciens sol, ...) agitant leurs bras pour nous saluer.



Mise en route des réacteurs 4 et 1 et check-list après mise en route effectuée, nous abaissons successivement la visière et le nez à la position 5°, prêts pour le roulage. Alignés comme à la parade, j'aperçois sur la gauche toute l'équipe de la maintenance le pouce levé nous signifiant que tout est OK pour le roulage.

Clearance obtenue, nous nous dirigeons doucement sur le taxiway de départ vers la piste 27 gauche. Comme prévu, nous suivons un cheminement particulier afin de passer devant le Siège de la compagnie Air France où nous apercevons une foule immense agitant foulards et mouchoirs, saluant Concorde. Jean-Cyril Spinetta, venu nous rejoindre entre temps dans le poste, ressent une émotion très forte devant ces manifestations. En effet, l'ensemble du personnel a été convié à quitter momentanément son poste de travail à cette occasion.

Après m'être arrêté quelques minutes devant le Siège, nous saluons par quelques mouvements de nez, de 5° à 12°, nous reprenons le roulage, précédés et suivis par un



cortège impressionnant de voitures de piste ADP, contrôleurs et pompiers de l'aéroport. Nous étions passés au préalable près des « Concorde Lovers », drapeaux tricolores levés exhibant une immense banderole « CONCORDE ON T'AIME ». Cela fait chaud au cœur de voir ces milliers de personnes rassemblées au pied du «Siège» pour venir une dernière fois rendre

TEMOIGNAGE

hommage au bel oiseau blanc qu'ils ne verront plus jamais évoluer sur les taxiways de Roissy.



Nous continuons notre roulage et, lors du changement de fréquence avec Roissy Tour, nous approchons du seuil de la piste 27L ayant terminé nos briefings et check-lists roulage et avant take-off. Aligné et paré pour le décollage, je bascule les 4 manettes de gaz en butée avant qui permettent l'allumage des 4 réchauffes (post combustion) de nos Olympus qui rugissent une dernière fois. A cette masse, l'accélération est impressionnante et nous atteignons rapidement la vitesse de décision V1 puis la vitesse de rotation VR : "sa Majesté Concorde prend son envol".

Passage sur la fréquence de départ 133.37 avec beaucoup d'émotion dans la voix du contrôleur. Après la rentrée du train et la remontée du nez et de la visière, nous sommes autorisés à accélérer rapidement vers VMO et le niveau 240.

Les check-lists se succèdent rapidement jusqu'à Mach 0.75 où notre mécanicien transfère le carburant vers l'arrière pour nous donner un centrage de 55 %. Le badin collé à la VMO, avec un vario de 6000 pieds/minute, nous montons vers le niveau 280 où le Mach 0.95 de croisière est atteint. Calcul rapide mais précis du point d'accélération supersonique (protection du « bang »), à la masse d'aujourd'hui, 38 miles nautiques après EVX. Après autorisation de Brest Contrôle et la check-list accélération supersonique effectuée, nous poussons les 4 manettes plein avant et allumons 2 par 2 les réchauffes. Mach 1 rapidement atteint, simultanément transfert par le mécanicien du carburant vers le réservoir arrière N°11 pour atteindre 59 % en supersonique. Le temps est superbe, nous passons la côte normande à la verticale du Havre quelques 15 minutes après le décollage. Les check-lists se succèdent, Mach 1.15. Mach 1.4, coupure des réchauffages statiques et enfin Mach 1.7. Nous coupons 2 par 2 les 4 réchauffes et continuons l'accélération vers Mach 2.02.

Montée vers le niveau 520, la sortie par la Manche est identique à celle que nous empruntons pour le vol vers New York.



Magie du vol supersonique, notre Concorde glisse vers la stratosphère, ignorant l'agitation qui règne en cabine ce jour! C'est un peu l'euphorie du dernier vol, tout le monde congratule tout le monde et nos invités se faufilent dans l'étroite allée de la cabine pour accéder au cockpit. Nous jouissons tous de ces dernières minutes de vol et je croise dans le regard de mes coéquipiers un mélange de jubilation et de tristesse. Après ce track supersonique sur l'Atlantique, nous approchons du point de début de descente vers Toulouse (environ 160 miles nautiques de Biarritz).

C'est au moment où nous allons effectuer nos check-lists « décélération » et « descente » que le voyant rouge « ADS » s'allume sur le Master Warning. La procédure de secours est effectuée rapidement et après comparaison de nos vitesses respectives avec le badin de secours, nous éliminons « l'ADC » du copilote. Ceci est confirmé par les nombreux drapeaux rouges sur le panneau des instruments de celui-ci. Avant de revenir aux check-lists normales, je rappelle qu'il faut descendre rapidement si nous ne voulons pas faire exploser les vitres du Pays Basque!



La charge de travail est intense car il faut un savant mélange de check-lists normales et de secours sous l'œil médusé et un peu inquiet de nos invités. A la demande de l'équipage du 1^{er} vol, j'ai tout de même le

TEMOIGNAGE



temps d'appeler rapidement la fréquence des essais en vol pour transmettre le bonjour de nos amis. La descente se déroule normalement avec toujours sa succession de check-lists et aujourd'hui une attention particulière sur les indicateurs de vitesse car depuis la panne, il n'y a plus de comparaison possible. Après les changements divers de fréquence, nous contactons la tour de Blagnac qui nous indique (quel honneur!) que la piste 32L nous est réservée.

Petits battements d'ailes au-dessus de Lardenne pour saluer des parents et amis, train sorti à 2000 pieds, le nez en position d'approche à 12°, nous poursuivons la finale lorsque notre mécanicien nous signale un problème de pression de frein sur le circuit principal. Remise de gaz à 100 pieds/sol avec la post combustion allumée et retour vent arrière pour nous poser 12 minutes après, le circuit de freinage étant enfin fiable.

Beaucoup d'application pour le dernier atterrissage du « FC » qui fut, dixit André Turcat, le plus doux de sa carrière...

A la demande de la tour de Blagnac, nous effectuons un roulage très long, remontant les pistes principales et les taxiways parallèles afin de saluer une dernière fois la foule immense venue à notre rencontre.



Arrivé au parking d'EADS, j'arrête pour la dernière fois les 4 réacteurs de notre Concorde, mon regard croise celui de mes coéquipiers où se lit beaucoup de tristesse. L'émotion est très forte mais nous faisons semblant de rien car tout Airbus est là au pied de la passerelle et nos amis et familles nous attendent.



A sa descente, André Turcat est très applaudi ainsi que certains autres invités; quant à nous, nous avons rendez-vous avec tout l'équipage pour une photo souvenir prise sur cette magnifique aile néo-gothique. Mon bel oiseau blanc est comme son commandant, prêt à assurer sa retraite anticipée.

Adieu les magnifiques vols dans la stratosphère, les tours du monde, les vols spéciaux ... adieu l'aventure supersonique.

Avant de descendre, je caresse une dernière fois son fuselage encore empreint de la chaleur rémanente et je vais ensuite prendre place sous le hangar EADS pour écouter les discours de nos directeurs, dirigeants et politiques.

J'avoue ne pas avoir été très attentif car par-dessus leur épaule, j'apercevais celui avec qui je venais de partager 7 ans de ma vie.

Adieu Concorde

son commandant
Henri Gilles Fournier



TEMOIGNAGE



L'équipage du dernier vol Concorde Air France

Sandrine Pichot	Eric Tonnot	Alain Debroise
Daniel Casari	Catherine Pellerin	Martine Pelisson
Christine Badia Hebras	Henri Gilles Fournier	Frank Touati



L'équipe de Maintenance du dernier vol Concorde Air France De gauche à droite

Philippe Froment, Jean Claude Moroy, Michel Delhalle, Hubert Protin, Jean Luc Bernard, Serge Lecoq, Jean Luc Chabot, Jérôme Giraud, 3 non identifiés, Pierre Touzet et Jean Louis Allègre qui avait effectué le départ.