

L'ARRÊT DES VOLS CONCORDE

10 avril – 27 juin 2003



par **Gérard Duval**
Pilote Concorde

Pour l'histoire de l'aéronautique, l'arrêt des vols Concorde marque la fin « provisoire » de l'ère du transport supersonique mais pour ceux et celles qui rendaient possible au quotidien la magie inégalée de ces vols, c'est la fin d'une belle aventure humaine et le début d'une nouvelle vie qu'il faut assumer.

Nous sommes en 2003, ces 3 années passées, nous avons connu la tragédie de Gonesse, l'incertitude puis l'espoir et enfin après bien des efforts constructeur et exploitant, la reprise des vols le 7 novembre 2001. En ce début du mois d'avril 2003, la conjoncture économique s'est dégradée avec la reprise de la guerre en Irak. Concorde assure la desserte de New-York en 5/7 et quelques boucles supersoniques viennent agrémenter le programme. Suite aux nouvelles réglementations « sûreté », nos avions sont équipés d'une porte cockpit blindée avec digicode.

Le 10 avril 2003, Air France et British Airways annoncent leur décision commune de ne pas poursuivre l'exploitation du Concorde au delà du 31 octobre 2003, mais pour Air France qui vient de lancer un programme d'économies exigeant, la fin de l'exploitation est fixée au 31 mai. Cette annonce provoque une vive émotion au sein de la famille Concorde et fait la une des médias.

- « La crise économique a eu raison du mythe » : le Figaro
- « Le supersonique quitte la piste sans relêve » : le Monde
- « Concorde's days numbered, and the nostalgia sets in »: New York Times
- « You cannot retire such an aircraft without a tear » : Financial Times

Consternation et énorme déception pour les 2 commandants du stage Q39, Bernard Robert et Jean-Claude Léopoldès qui devaient partir en vol hors ligne.

À la fin de la conférence de presse, le Président Spinetta rappelle cependant notre obligation « d'organiser les quelques événements qui permettront à cet avion de sortir dans les conditions qu'il mérite ». Fin avril la liste des musées qui vont accueillir nos avions se précise :

- le National Air and Space Museum sur l'aéroport de Washington Dulles
- le Speyer Museum de Sinsheim en Allemagne
- le Musée de l'Air et de l'Espace du Bourget
- le futur parc aéronautique d'Airbus à Toulouse

Le 5 mai, j'effectue ma dernière rotation sur New York. Bien que l'offre commerciale ne permette pas de satisfaire une demande qui a explosé avec plus de 400 billets en attente, nous n'avons que 69 passagers à l'aller et 65 au retour. Une telle situation se renouvellera (57 passagers sur le CDG-JFK du 30 mai) et j'en ignore toujours la raison.

Quatre points « presse » sont organisés à la Direction de la Maintenance les 6, 12, 20 et 28 mai. Sur les 3 points auxquels je vais assister, sont présents pas moins de 155 journalistes, photographes et cameramen de tous horizons : français, anglais, allemands, belges, danois, suédois, suisses, italiens, espagnols, américains, canadiens, japonais et chinois. Encadrés par l'équipe du service de presse, ils sont d'abord conviés à un briefing avec des responsables de la maintenance, des PNT et des PNC Concorde, puis sont dirigés vers le Sierra Delta qui stationne sur le parking proche pour le visiter, le filmer et poser toutes les questions qu'ils souhaitent.



TEMOIGNAGE

Alors que l'échéance approche, il est prévu en plus des convoys :

- un vol spécial Paris New-York Paris les 2 et 3 juin.
- une cérémonie regroupant tous les personnels pour un dernier hommage à la « famille Concorde » le 10 juin.
- une dernière réunion Division au Bourget lors de la remise du SD au musée de l'Air le 14 juin.

Incidentement Air France est à nouveau sollicitée pour améliorer le record de vitesse en circuit fermé sur 5000 km, une demande déjà présentée par André Turcat lors de la reprise des vols. Établis en 1987 avec le bombardier Rockwell B-1 Lancer, les records sur 5000 km en circuit fermé avec des charges de 5 à 30 tonnes, sont détenus par un équipage américain avec une vitesse de 1054,21 km/h. Avec l'accord de mon Chef de Division, j'ai discrètement étudié les différentes possibilités de battre ce record en Concorde sur un triangle supersonique tel celui que nous utilisons pour les vols techniques dans le golfe de Gascogne, un dossier que j'ai baptisé Air France 5000. Dans les années 70 ce type de record ne pouvait être homologué, car la portée des radars prouvant la réalisation de la trajectoire était insuffisante. Un équipage Concorde aurait pratiquement pu améliorer ce record à plus de 2000 km/h mais cela ne sera fait ni par Air France, ni par British Airways ni par Airbus Industries.

Le 31 mai, j'invite Henri Perrier et le frère de Jean Marcot à partager les derniers moments de la vie de Concorde. À la Division, Henri Perrier retrouve avec plaisir quelques anciens de la première époque, André Blanc, Martial Détienne, Pierre Dudal, Pierre Chanoine et nombreux sont celles et ceux qui se rendent en piste pour l'arrivée des 2 vols du jour, le retour du New-York et la dernière boucle de Michel Thorigny et de son équipe d'Air Loisirs Services.

Le 2 juin, 85 invités prennent place à bord du vol spécial AF 4402 pour New-York avec pour équipage : Jean-François Michel, Patrice Lapersonne et Alain Piccinini.

Le 10 juin la famille Concorde se retrouve à la DM toutes professions confondues pour un grand moment de convivialité autour du SD.



Le 12 juin le Fox Alpha est le premier à quitter définitivement les hangars d'Air France à destination de Washington Dulles avec 62 invités ; équipage : Jean-François Michel, Gérard Duval, Jean Yves Dronne. C'est un vol particulier, car Air France s'est engagée en 1989 auprès du Smithsonian National Air and Space Museum à offrir un Concorde après l'arrêt de l'exploitation. Nombre de personnalités sont à bord à commencer par le ministre des Transports Gilles de Robien, le président Spinetta, d'anciens présidents d'Air France, Pierre Giraudet, Jacques Friedmann, Bernard Attali, Christian Blanc, le violoncelliste Rostropovitch mais aussi Gabriel Aupetit, Axel Kucinskis et « Bob » Fischer de la maintenance.



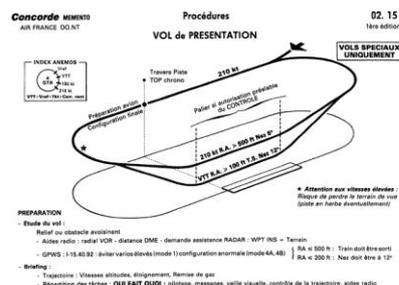
Les anciens présidents d'Air France



A Dulles, l'équipage entoure Rostropovitch

TEMOIGNAGE

Le convoyage du Sierra Delta prévu le dernier jour du salon du Bourget fut un casse tête pour nos Directeurs car le président Chirac voulait voir l'avion en vol. J'avais testé au simulateur la procédure « Vol de présentation » figurant jadis dans le mémento Concorde mais ce n'était plus dans l'air du temps et cela ne se fera pas.



Le 13 juin l'équipage du convoyage fait une reconnaissance en hélicoptère de la trajectoire imposée dans l'espace aérien du Bourget. Le 14 juin le SD effectue d'abord une boucle supersonique au-dessus de la Manche ; équipage : Daniel Manchon, Philippe Neutre et Yannick Pluchon et revient se poser à Roissy pour débarquer les passagers. L'équipage : Roland Demeester, Patrick Delangle et Alain Piccinini, prend la relève et décolle pour le Bourget où se trouve déjà un groupe important de PNT et de PNC Concorde en uniforme ou en civil. L'avion passe à la verticale terrain vers 2000 ou 3000 pieds puis se présente en finale pour un atterrissage standard avant de rejoindre un parking éloigné du public.



La cérémonie officielle a lieu dans le hall Concorde et après les discours du Président Spinetta et du Général Alban (directeur du musée) l'assistance se retrouve sur la terrasse de l'Aéroclub de France autour d'un buffet réunissant actifs et retraités. L'avion est enfin tracté sur l'ère d'exposition face à la terrasse, ce qui permet aux photographes de faire quelques belles photos souvenirs et quelques clichés insolites.

Le 24 juin, c'est au tour du FB de quitter définitivement Roissy pour se poser à Karlsruhe Baden-Baden en Allemagne avec pour équipage : Jean-Louis Chatelain, Robert Vacchiani, Rémy Pivet et pour destination finale l'Auto & Technik Museum de Sinsheim.



Avant le dernier envol du Fox Bravo

Enfin, le 27 juin, c'est l'ultime décollage d'un Concorde aux couleurs d'Air France. Le Fox Charlie quitte Roissy à destination de Toulouse-Blagnac pour être exposé dans le futur parc aéronautique d'Airbus. Il a pour équipage : Henri Gilles Fournier, Eric Tonnot et Daniel Casari. À son bord principalement des dirigeants et hauts cadres d'Airbus Industries accompagnés par leurs illustres aînés, anciens de Sud-Aviation et d'Aérospatiale : André Turcat, Henri Perrier, Gilbert Defer, Michel Rétif, Jean Beslon, Jean Rech, Duddley Collard, Pierre Leconte et Raymond Dequé pour ne citer que les plus connus.



Raymond Déqué Michel Rétif André Turcat Jean Rech Jean Beslon
Henri Perrier
Gilbert Defer Les « Grands Anciens » Dudley Collard Pierre Leconte



TEMOIGNAGE

Le personnel d'Airbus s'est regroupé le long de la piste 33 gauche pour assister à l'atterrissage puis l'avion vient se parquer devant le hangar de Saint Martin où passagers et équipage sont accueillis chaleureusement. Il y eut moult discours dont je ne garde pas le souvenir et une dernière soirée en compagnie de nos anciens dans une ambiance amicale.

Pendant ces 3 mois le simulateur de vol ne fut pas en reste. J'organisais pour ma part une dizaine de séances, accompagné ou non d'autres collègues instructeurs, notamment pour remercier ceux qui nous avaient aidés dans les moments difficiles : ce fut le cas par exemple pour les pompiers de l'aéroport, pour les personnels de DX.VO (service audiovisuel de la compagnie) et pour l'Aéro-club de France. Loïc Pourageaux qui, dans cette période 2000 à 2003, a filmé et réalisé, pour le compte de DX.VO, toutes les vidéos traitant de Concorde, fut au nombre des invités.



Pour conclure, voici la dédicace de Pierre-Henri Gourgeon, Directeur Général d'Air France, inscrite sur le Livre d'Or que j'ai fait circuler en cabine pendant le vol du 12 juin 2003 :
« Ils sont rares, et privilégiés, ceux qui ont pu piloter le plus bel oiseau d'Air France, cette folie qui associe compétence, performance et déraison et qu'Air France a fait vivre pendant vingt-sept ans. Quand vous piloterez les avions à écrans, si informatisés et si sûrs, vous regretterez, comme moi, les pendules nombreuses et enchevêtrées que Concorde offrait encore. »

Gérard Duval

