

Vol avec CONCORDE

Témoignage d'un passager

Comme nous le leur avons promis, nous avons accompagné nos trois petits enfants (Laure 15 ans, Jean 12 ans, Prune 8 ans) découvrir le MAGNIFIQUE musée AEROSCOPIA.

Arrivés sur le site, découverte des avions sur le tarmac extérieur. Les enfants font quelques commentaires sur l'imposant A 400M puis toute leur attention se porte sur CONCORDE. Nous les voyons tous trois béats d'admiration pour ce bel avion, pas de commentaire immédiat, simplement rêveurs...



Puis les commentaires fusent « *il est beau, on aimerait bien le prendre pour revenir à Lyon* » « on ne prend pas CONCORDE, on vole avec » « *est-ce qu'on peut monter à bord ?* », « tout à l'heure dans le musée ».

« Malheureusement, il ne vole plus et il n'assurait que les vols longs courriers comme par exemple PARIS – NEW YORK. C'est un avion supersonique qui volait à 2 fois la vitesse du son (plus de 2000 Km/h en aéronautique, on dit Mach 2) à une altitude de croisière comprise entre 16000 m et 18000 m. Les longs courriers actuels volent aux environs de 900 Km/h à une altitude de 11000 m. Par contre, il n'avait qu'une capacité de 100 passagers alors que les gros porteurs peuvent accueillir de 250 à 300 passagers, de 530 à 850 passagers pour l'Airbus A380. »

« Tu vois Laure, lorsque tu es allée à New York, le vol a duré 8h30. Avec CONCORDE, le vol n'aurait duré que 3h30. » « *J'aurais eu plus de temps pour faire du shopping ...* » « tu aurais eu plus de temps, mais peut-être les poches vides, un aller-retour PARIS - NEW YORK coûtant 9000 € !!! ».

« A présent, allons découvrir le musée ; mais avant cela, il faut que je vous dise...**nous avons volé avec CONCORDE !!!** » « *Pour aller à New York ?* » « Non, c'était un vol spécial, comme un baptême de l'air en vol supersonique, **je vous raconte...**

Une agence « Well Income » avait affrété un CONCORDE d'Air-France pour un vol entre PARIS et TOULOUSE, avec une boucle sur l'atlantique pour passer le mur du son. Il est en effet interdit de passer le mur du son au-dessus des zones habitées à cause du bruit que cela provoque (un gros bang, ressenti au sol comme le bruit d'une bombe de feu d'artifice).



Nous avons pu réserver 2 places sur ce vol prévu le 03 mai 1997, il fallait faire vite car il n'y avait que 91 places disponibles, un rêve se réalisait « voler avec CONCORDE !!! »

Nous avons pris un vol commercial pour nous rendre à l'aéroport PARIS Charles De Gaulle. Arrivés à l'aéroport, nous avons été reçus dans le salon CONCORDE, puis accompagnés en bus jusqu'à l'avion, CONCORDE étant stationné à l'écart des avions de ligne.

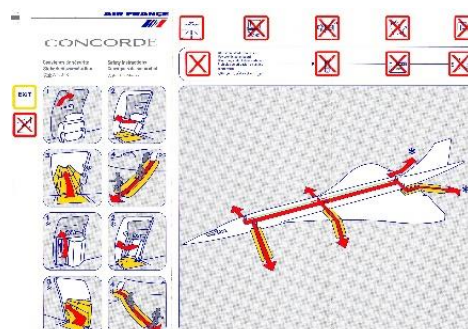
L'émotion s'amplifiait au fur et à mesure que nous approchions et à la descente du bus, au pied de CONCORDE, une immense joie mêlée de fierté nous envahit.

Dans le regard des autres futurs passagers la même émotion, inutile de se parler ; nous savons tous que nous vivons des instants d'immense bonheur. Nous sommes tous « amoureux » de CONCORDE, certains avaient participé à sa construction dans les ateliers de SUD AVIATION.

Le cœur bat encore plus fort lorsque nous embarquons, nous montons lentement les marches afin d'admirer encore les lignes de ce fantastique avion.



Nous pénétrons dans la cabine, nous sommes un peu surpris par l'étroitesse, la longueur de celle-ci et la petite taille des hublots, nous nous installons à nos sièges (confortables).



L'hôtesse nous présente les consignes de sécurité.

Il règne à bord, une atmosphère particulière due à la singularité de ce vol. Des passagers heureux, un équipage partageant notre bonheur, délivré des contraintes protocolaires d'un vol commercial.

Le commandant de bord dit qu'il nous tiendra informés en détail du déroulement du vol (position, vitesse, altitude) et des procédures mises en œuvre (trains d'atterrissage, position du nez, transfert de carburant).

Roulage et décollage.

Et quel décollage !!!, on ressent la puissance des quatre réacteurs ; on éprouve une sensation extraordinaire que l'on n'a pas sur les avions « classiques », le dos plaqué contre le siège ; on atteint les 400 Km/h en 30 s.

Cinq minutes plus tard on est déjà à 3000 m d'altitude, trains d'atterrissage rentrés.

On peut détacher nos ceintures ; les hôtesses débouchent le champagne, nous continuons à monter.

Nous sommes invités à aller saluer l'équipage dans le poste de pilotage.



Nous venons de passer au-dessus de NANTES (altitude : 7800m) ; le Commandant de bord nous informe que le léger bruit que nous allons entendre est dû au transfert du carburant des réservoirs avant, vers les réservoirs arrière ; pour équilibrer l'avion lors du vol supersonique. Le transfert terminé, nous ressentons une forte accélération, la vitesse augmente, nous continuons à monter ; l'altitude est proche de 9000 m lorsque le Commandant de bord annonce que nous allons passer le mur du son !

Le cœur bat un peu plus fort, sur le panneau d'affichage, la vitesse passe à M 0,8...M 0,9 puis M 1 ; nous sommes en vol supersonique, presque déçus de n'avoir rien senti ni entendu lors du passage du mur du son.

La vitesse et l'altitude augmentent ; le Commandant nous informe que nous volons en régime de croisière à M 1,82 à une altitude de 15000 m dans la stratosphère et que l'on peut déjà distinguer la courbure de la Terre.

M 1.82



Puis il nous relate quelques anecdotes sur CONCORDE, notamment celle-ci :

*« Le 17 juin 1974, un BOEING 747 décolle de PARIS pour rejoindre BOSTON
Au même instant CONCORDE 02 décolle de BOSTON pour rejoindre PARIS, se pose à ROISSY, fait le plein de carburant, (soit un arrêt de 50 minutes minimum, le 747 toujours en vol) puis repart pour BOSTON, rattrape et dépasse le BOEING 747 pour se poser avec cinq minutes d'avance.. !!!
CONCORDE a parcouru une distance de 11 340 kilomètres en 6 h 18 min de vol effectif dont 5 h 13 min de vol supersonique. »*

Treize minutes que nous sommes en vol supersonique et l'on approche déjà de la côte Basque ; transfert du carburant vers l'avant, le ralentissement de l'avion est perceptible ; nous ressentons la décélération ; nous passons au-dessous de M 1 et faisons route vers TOULOUSE - BLAGNAC.

Trains d'atterrissage sortis.

A l'approche de BLAGNAC, beaucoup de monde aux abords de l'aéroport pour voir atterrir le « bel oiseau » Lorsque le train d'atterrissage arrière touche la piste, la vitesse est de 300 km/h. Etant à l'avant de la cabine, nous constatons que nous sommes loin du sol, CONCORDE est toujours « cabré », l'assiette de 11° diminue progressivement jusqu'au contact du train avant avec la piste. Puis arrêt et applaudissements.



