

# MACH 2

Concorde magazine



La fin d'un rêve

*20ème anniversaire de la retraite  
de la flotte Concorde d'Air France*

The end of a dream

*20th anniversary of the retirement  
of the Air France Concorde fleet*

Concorde Watch

*Rapport sur le Fox-Bravo  
à Sinsheim • Report on  
Fox-Bravo at Sinsheim*



Issue 39

August 2023



# INTRODUCTION

---

*This edition is dedicated to our French friends in the Concorde enthusiasts' community, to mark the 20th anniversary of the retirement of the French Concorde fleet. We look back at the high points of the French Concorde experience, before hearing from some of those present at the final scheduled flights and the last ever Air France Concorde flights.*

*We are honoured to include the reminiscences of Air France Concorde captain Jean-Louis Chatelain, who commanded F-BVFB on the aircraft's final flight to Germany for display at the Auto und Technik Museum, Sinsheim. In addition, Frédéric Pinlet of Olympus593 gives his recollections of witnessing the last scheduled flights to touch down at Paris Charles de Gaulle.*

*Even today, 20 years after retirement, Concorde still lives in the hearts of enthusiasts. We report on a recent gathering at Toulouse, held by Cap Avenir Concorde.*

*We end with a Concorde Watch report from Sinsheim, where Fox Bravo is on static display but with the nose and some systems still partially active.*

*Cette édition est dédiée à nos amis français de la communauté des passionnés de Concorde, à l'occasion du 20e anniversaire de la retraite de la flotte française de Concorde. Retour sur les moments forts de l'expérience française du Concorde, avant d'entendre quelques-uns des acteurs présents lors des derniers vols réguliers et des tous derniers vols des Concordes d'Air France.*

*Nous avons l'honneur d'inclure les souvenirs du commandant de bord du Concorde d'Air France, Jean-Louis Chatelain, qui commandait le F-BVFB lors du dernier vol de l'avion vers l'Allemagne pour être exposé au musée Auto und Technik, Sinsheim. En outre, Frédéric Pinlet d'Olympus593 nous donne ses souvenirs d'avoir assisté aux derniers vols prévus d'atterrir à Paris CDG.*

*Aujourd'hui encore, 20 ans après sa retraite, Concorde vit toujours dans le cœur des passionnés. Nous rendons compte d'un récent rassemblement à Toulouse, organisé par Cap Avenir Concorde. Nous terminons par un reportage de Concorde Watch de Sinsheim, où Fox Bravo est en exposition statique mais avec le nez et certains systèmes encore partiellement actifs.*

---

## IN THIS ISSUE

---

- 2 Introduction
- 3 The end of a dream *La fin d'un rêve*
- 4 The retirement *La retraite*
- 6 Where are they now?  
*Où se trouvent-ils maintenant?*
- 7 Concorde 2003 ou le crève-cœur !  
*Frédéric Pinlet*
- 9 F-BVFB: Le dernier vol *Last flight*  
*Jean-Louis Chatelain*

- 11 L'arrivée à Baden-Baden  
*Jean-Louis Chatelain*
- 20 Le 20eme anniversaire  
*Cap Avenir Concorde*
- 21 Concorde Watch

Editor: Katie John

Cover photo: F-BTSD s'approche de Roissy Charles de Gaulle, accueilli par une foule de « Concorde's Lovers ». Photo: Bernard Charles

---

## THE END OF A DREAM • LA FIN D'UN RÊVE

*On 27 June 2003, the last French Concorde to fly, F-BVFC, returned to his birthplace at Toulouse. This brought to an end 34 years of French Concorde operations, encompassing the heights and the depths of the Concorde experience.*

*Le 27 juin 2003, le dernier Concorde français volant, F-BVFC, est retourné à son lieu de naissance à Toulouse. Cela a mis fin à 34 ans d'opérations françaises du Concorde, englobant les hauteurs et les profondeurs de l'expérience Concorde.*

The nadir was marked by the tragic crash at Gonesse in July 2000, causing the loss of the Air France flight crew and cabin crew as well as all of the passengers and four people on the ground. The heights, though, were spectacular.

The pre-production Concorde 02 (F-WTSA), in September 1973, made the first transatlantic trips carrying passengers, and in June 1974 raced against a Boeing 747 between Paris and Boston, crossing the Atlantic twice to the 747's single flight, and still beating the 747 by 11 minutes.

Perhaps the stand-out flights, though, were the record-breaking circumnavigations of the Earth undertaken by F-BTSD in 1992 and 1995. These flights set the speed records for round-the-world flights by a commercial aircraft, and even today those records are likely to stand for many years to come.

Le nadir a été marqué par le tragique accident de Gonesse en juillet 2000, entraînant la perte de l'équipage de conduite et du personnel de cabine d'Air France ainsi que tous les passagers et de quatre personnes au sol. Les hauteurs, cependant, étaient spectaculaires.

Le Concorde de pré-série 02 (F-WTSA), en septembre 1973, a effectué les premiers voyages transatlantiques transportant des passagers, et en juin 1974 a fait la course contre un Boeing 747 entre Paris et Boston, traversant l'Atlantique deux fois au vol unique du 747, et battant toujours le 747 de 11 minutes.

Peut-être que les vols les plus remarquables, cependant, ont été les tours du monde entreprises par F-BTSD en 1992 et 1995. Ces vols ont établi les records de vitesse pour les vols autour du monde effectués par un avion commercial, et même aujourd'hui, ces records sont susceptibles de tenir pendant de nombreuses années à venir.



### **The monarchs of the air • Les rois de l'air**

The last four Concorde to fly for Air France, gathered at Charles de Gaulle: F-BVFB, F-BVFA, F-BTSD, F-BVFC.

Les quatre derniers Concorde à voler pour Air France, réunis à Charles de Gaulle: F-BVFB, F-BVFA, F-BTSD, F-BVFC.

*Photo: Philippe Noret / AirTeamImages.com*

## The retirement • La retraite

*On 10 April 2003, Air France and British Airways announced that they would be retiring their Concorde fleets after 27 years of service. Over the course of that summer, the world had the chance to say goodbye to this extraordinary airliner.*

*Le 10 avril 2003, Air France et British Airways ont annoncé qu'elles retiraient leurs flottes de Concorde après 27 ans de service. Au cours de cet été, le monde a eu la chance de dire au revoir à cet avion de ligne extraordinaire.*

**T**HE MAIN CONCERN stated by both airlines – and for Airbus, responsible for maintaining the fleets – was the projected increase in maintenance costs as the aircraft grew older. Another factor was a decline in passenger numbers, particularly since the terrorist attack on the USA on 11 September 2001.

**L**A PRINCIPALE PRÉOCCUPATION exprimée par les deux compagnies aériennes – et pour Airbus, responsable de la maintenance des flottes – était l'augmentation prévue des coûts de maintenance à mesure que l'avion vieillissait. Un autre facteur a été la diminution du nombre de passagers, en particulier depuis l'attentat terroriste perpétré aux États-Unis le 11 septembre 2001.

British Airways opted to continue flying Concorde until the end of October, but Air France announced it would be withdrawing its service as of 31 May. Jean-Cyril Spinetta, the Chairman of Air France, said that the airline regretted having to stop Concorde operations, but he paid credit to the Air France Concorde personnel: "We will never forget those who, by contributing to the Concorde service for almost three decades, enabled Air France to write one of the finest pages in the history of aviation."

British Airways a choisi de continuer à exploiter Concorde jusqu'à la fin du mois d'octobre, mais Air France a annoncé qu'elle cesserait son service à partir du 31 mai. Jean-Cyril Spinetta, président d'Air France, a déclaré que la compagnie regrettait d'avoir à arrêter les opérations de Concorde, mais il a rendu hommage au personnel d'Air France Concorde: « Nous n'oublierons jamais ceux qui, en contribuant au service Concorde pendant près de trois décennies, a permis à Air France d'écrire l'une des plus belles pages de l'histoire de l'aviation. »

### Air France Concorde retirement

The retirement of the French fleet began with the last AF002 flight from Paris Charles de Gaulle (CDG) to John F. Kennedy, New York (JFK), on Friday 30 May, under the command of Captain Jean-François Michel. On landing at JFK for the last time, Concorde F-BTSD (Sierra Delta) received a traditional water cannon salute from the airport's fire trucks.

### La retraite des Concorde d'Air France

La retraite de la flotte française a débuté avec le dernier vol AF002 de Paris Charles de Gaulle (CDG) à John F. Kennedy, New York (JFK), vendredi 30 mai, sous le commandement du capitaine Jean-François Michel. En atterrissant à JFK pour la dernière fois, le Concorde F-BTSD (Sierra Delta) a reçu une salve de canon à eau traditionnelle des camions de pompiers de l'aéroport.



### Hello and goodbye •

#### Bonjour et au revoir

30 May 2003: F-BVFA taxis to the runway for his last departure from JFK. Behind him, F-BTSD has just landed; this aircraft will carry out the final AF001 Concorde flight from JFK-CDG the next day.

30 mai 2003 : F-BVFA roule vers la piste pour son dernier départ de JFK. Derrière lui, F-BTSD vient d'atterrir ; cet avion effectuera le dernier vol AF001 Concorde de JFK-CDG le lendemain.

Photo: Shawn Byers / JetPhotos.com





### Fox Bravo landing • Fox-Bravo en atterrissant

Fox-Bravo comes in to land at Charles de Gaulle at the end of his last scheduled passenger flight, bringing down the curtain on Air France's scheduled operations.

Fox-Bravo se prépare à atterrir à Charles de Gaulle à la fin de son dernier vol passager régulier, en faisant tomber le rideau sur les opérations prévus d'Air France.

*Photo: Eric Salard / Wikimedia Commons  
(CC BY-SA 2.0)*

That evening's flight, commanded by Captain Jacky Ramon, left JFK for CDG – where, on arrival, Captain Ramon performed a breathtaking go-around with F-BVFA to salute the spectators and as a way to treasure those last moments with the aircraft.

The following day, scheduled services came to an end with two flights: the return journey by Sierra Delta as the last-ever AF001 flight from JFK back to CDG, and a charter flight from CDG around the Bay of Biscay, flown by F-BVFB (Fox Bravo).

As Sierra Delta prepared to leave New York, with 79 passengers, three airport fire trucks saluted the aircraft with an arch of red, white, and blue water. Take-off was at 8.15am local time. The aircraft landed at CDG at 4.30pm local time, after a flight of 3 hours 45 minutes.

While Sierra Delta was in the air, at 4.10pm local time, Concorde F-BVFB, commanded by Jean-Louis Chatelain, took off from CDG for a 90-minute charter flight around the Bay of Biscay. The aircraft, carrying 100 Concorde enthusiasts, touched down at 5.35 local time, flying the French tricolor as it taxied to Terminal 2 and halted, bringing the era of Air France Concorde services to an end.

### The end ... and afterwards

By 2003, Air France had five of their original seven aircraft still flying. Four of them made final journeys to museums to go on display. The fifth, F-BVFF (Fox-Fox), had been undergoing a D check, which was halted; this aircraft was cosmetically reassembled and is now on display at Charles de Gaulle.

## The final flights • Les derniers vols

<b>AF002</b> 30 May CDG– JFK F-BTSD	<b>Captain/Commandant de bord:</b> Jean-François Michel <b>First officer/Co-pilote:</b> Patrick Delangle <b>Flight engineer/Mécanicien navigant:</b> Bernard Collette
<b>AF001</b> 31 May JFK– CDG F-BTSD	<b>Captain/Commandant de bord:</b> Jean-François Michel <b>First officer/Co-pilote:</b> Patrick Delangle <b>Flight engineer/Mécanicien navigant:</b> Bernard Collette
<b>AF4332</b> 31 May CDG– CDG F-BVFB	<b>Captain/Commandant de bord:</b> Jean-Louis Chatelain <b>First officer/Co-pilote:</b> Béatrice Vialle <b>Flight engineer/Mécanicien navigant:</b> M. Vasseur

Le vol de ce soir-là, commandé par le capitaine Jacky Ramon, a quitté JFK pour CDG – où, à son arrivée, le capitaine Ramon a effectué une remise de gaz avec F-BVFA pour saluer les spectateurs et pour chérir ces derniers moments avec l'avion.

Le lendemain, les services réguliers ont pris fin avec deux vols: le voyage de retour de Sierra Delta en tant que dernier vol AF001 de JFK à CDG, et un vol affrété de CDG autour du golfe de Gascogne, effectué par F-BVFB (Fox Bravo).

Alors que Sierra Delta se préparait à quitter New York, avec 79 passagers, trois camions de pompiers de l'aéroport ont salué l'avion avec une arche d'eau rouge, blanche et bleue. Le décollage a eu lieu à 8h15, heure locale. L'avion a atterri à CDG à 16h30 heure locale, après un vol de 3 heures 45 minutes.

Pendant que Sierra Delta était en vol, à 16h10 heure locale, le Concorde F-BVFB, commandé par Jean-Louis Chatelain, a décollé de CDG pour un vol affrété de 90 minutes autour du golfe de Gascogne. L'avion, transportant 100 passionnés du Concorde, a atterri à 5h35 heure locale, en battant le drapeau tricolore français alors qu'il roulait vers le terminal 2 et s'arrêtait, mettant fin à l'ère des services Concorde d'Air France.

### La fin ... et après cela

En 2003, Air France avait cinq de ses sept avions d'origine encore en vol. Quatre d'entre eux ont fait les derniers voyages vers les musées pour être exposés. Le cinquième, F-BVFF (Fox-Fox), avait fait l'objet d'une vérification D, qui a été arrêtée; cet avion a été remonté pour être exposé au CDG.

## Where are they now? • Où se trouvent-ils maintenant?

### F-BVFA (205)



Final flight/Vol dernier:

12/06/2003 CDG–IAD

Fox-Alpha, flown by Jean-François Michel, carried VIP passengers on his last flight to Washington Dulles. As the aircraft passed over the Normandy coast, he received a send-off from a Mirage 200 fighter, which accompanied him at Mach 1.2 for 10 minutes before departing.

Fox-Alpha, piloté par Jean-François Michel, transportait des passagers VIP lors de son dernier vol à destination de Washington Dulles. Alors que l'avion passait au-dessus de la côte normande, il a reçu un adieu d'un chasseur Mirage 200, qui l'a accompagné à Mach 1,2 pendant 10 minutes avant de partir.

**On display at/exposé au Udvar-Hazy Center, Smithsonian Museum, Washington D.C.**

*Photo: Chris Christner / Wikimedia Commons (CC BY-SA 2.0)*

---

### F-BTSD (213)



Final flight/Vol dernier:

14/06/2003 CDG–CDG; CDG–LBG

This aircraft, commanded by Roland Demeester, carried VIPs for a last round trip over the Bay of Biscay. He then performed a fly-past at the Paris Air Show, Le Bourget, and went on static display on the airfield for the rest of the show.

Commandé par Roland Demeester, cet avion transportait des personnalités pour un dernier aller-retour au-dessus du golfe de Gascogne. Il a ensuite effectué un survol au Salon du Bourget, et est allé en exposition statique sur l'aérodrome pour le reste du spectacle.

**On display at/exposé au Musée de l'Air et de l'Espace, Le Bourget**

*Photo: Clemens Vasters / Wikimedia Commons (CC BY-SA 2.0)*

---

### F-BVFB (207)



Final flight/Vol dernier:

24/06/2003 CDG–FKB

The final journey of Fox-Bravo started with a last flight from CDG to Baden-Baden in Germany. From there, the aircraft was partially disassembled and carried by barge down the Rhine, and from there by road to the Auto und Technik Museum, Sinsheim, where he was reassembled and mounted on the roof.

Le dernier voyage de Fox-Bravo a commencé par un dernier vol de CDG à Baden-Baden en Allemagne. De là, l'avion a été partiellement démonté et transporté par barge sur le Rhin, et de là par la route jusqu'au musée Auto und Technik de Sinsheim, où il a été remonté et monté sur le toit.

**On display at/exposé au Auto und Technik Museum Sinsheim**

*Photo: Eric Salard / Wikimedia Commons (CC BY-SA 2.0)*

---

### F-BVFC (209)



Final flight/Vol dernier:

27/06/2003 CDG–TLS

The last ever French Concorde flight was carried out by Fox-Charlie, with Captain Henri Gilles Fournier, to return to its birthplace at Toulouse. The aircraft, carrying VIPs including original Concorde test pilot André Turcat, made one final supersonic flight over the Atlantic, then performed a go-around over the airport before landing. He was greeted by 30,000 spectators. After coming to a halt outside the hangar where Concorde was originally unveiled in 1967, Fox-Charlie was finally handed over to Airbus.

Le dernier vol français du Concorde a été effectué par Fox-Charlie, commandé par Henri Gilles Fournier, pour rentrer à son lieu de naissance à Toulouse. L'avion, transportant des VIP, dont le pilote d'essai original du Concorde, André Turcat, a effectué un dernier vol supersonique au-dessus de l'Atlantique, puis une remise de gaz au-dessus de l'aéroport avant d'atterrir. Il a été accueilli par 30 000 spectateurs. Après s'être arrêté à l'extérieur du hangar où le Concorde a été dévoilé en 1967, Fox-Charlie a finalement été remis à Airbus.

**On display at/exposé à Aéroscopia, Toulouse**

*Photo: Katie John*



## Concorde 2003 ou le crève-cœur !

*Frédéric Pinlet, Président, Olympus593*

*Frédéric Pinlet, chef du groupe de passionnés de Concorde Olympus593, se souvient du déchirement de voir la fin de l'ère supersonique.*

*Frédéric Pinlet, leader of the Concorde enthusiasts' group Olympus593, recalls the heartbreak of seeing the end of the supersonic era.*

Bien sûr, l'accident dramatique de SC en France a marqué les esprits et brisé bien des cœurs. Mais l'arrêt de l'exploitation l'a été d'autant plus que le drame servait injustement de prétexte à la mise au rancard trois ans plus tard du fleuron de l'aéronautique civile mondiale.

Les passionnés français à l'instar de ceux d'Outre-Manche se réunissaient habituellement au bout des pistes de CDG afin d'assister à la Grand-Messe du décibel et de l'élégance industrielle. On avait coutume de les surnommer les « Concorde's Lovers ». Petit groupe un peu informel issu de toutes les couches de population, du boucher-charcutier au pilote de lignes en passant par ces marginaux inclassables dont j'étais alors. Une même passion, une même émotion, un lien entre tous, presque une religion.

Quand vint l'annonce de l'arrêt des vols, le mot « consternation » serait trop faible pour décrire le désarroi. Un lourd silence accompagnait les dernières rencontres, les gorges étaient serrées à chacun des derniers décollages, même si l'on savait alors que l'arrêt complet n'arriverait que fin mai en France et fin octobre en Angleterre. Cependant, plus personne ne voulait en rater une miette; quittant tour à tour leur maison, leur bureau, leur véhicule, tous se réunissaient chaque soir de la semaine au niveau des parallèles de CDG, sorte de pont à deux voies qui reliait les deux pôles de Roissy Charles De Gaulle.

Il s'est passé un phénomène à la hauteur de ce qu'incarnait Concorde, à savoir que cette machine volante était bien davantage une personnalité, un accomplissement pour l'humanité, un bien commun.

The terrible accident with Concorde F-BTSC in France undoubtedly left its mark on many minds and broke many hearts. But the end of operations in 2003 was all the more upsetting since the tragedy unfairly served as a pretext for dumping the global flagship of civil aviation.

The French Concorde enthusiasts, like those from across the Channel, would regularly gather at the end of the runways at Paris Charles de Gaulle to attend the "High Mass" of decibels and industrial elegance. They used to be known as "Concorde's Lovers". A small, somewhat informal group drawn from all walks of life, they ranged from butchers to airline pilots, by way of various unclassifiable misfits, of which I was one. The same passion, the same emotion, formed a bond between all of us – almost a religion.

When the announcement came that Concorde flights were to stop, the word "consternation" would have been too weak to describe the dismay. A heavy silence accompanied our last meetings; throats tightened at each of those last take-offs, even though we knew that the definitive end would not occur until the end of May in France and the end of October in England. However, nobody wanted to miss a moment; leaving in turn their house, their office, their vehicle, all of Concorde's Lovers gathered, every day of the week, at the level of the "parallels" of CDG – a sort of two-lane bridge that linked the two ends of Roissy Charles de Gaulle.

A phenomenon occurred that was worthy of what Concorde embodied to us – namely that this was not just a flying machine but more a personality, a consummate human accomplishment, a common good. Most of the

### **Le roi rencontre ses sujets • The King meets his subjects**

Le Concorde F-BTSD croise une foule de ses admirateurs après un des derniers vols.

Concorde F-BTSD passes a crowd of his admirers after one of the final flights.

*Photo: Bernard Charles*



### Fierté patriotique • Patriotic pride

Les “Concorde’s Lovers” arborent le drapeau tricolore pour saluer leur bien-aimé Concorde, symbole du meilleur de leur patrimoine, alors que le Concorde baisse le nez pour saluer ses amis.

Concorde’s Lovers fly the tricolor flag to salute their beloved Concorde – symbol of the best of their heritage – as Concorde droops his nose to salute his friends.

*Photo: Bernard Charles*



La quasi-majorité des pilotes découvrait l’importance de ces gens simples qui, grâce à leur implication, grâce à leurs grands-parents qui financèrent le projet Concorde, pouvait connaître l’immense privilège de faire se mouvoir la « création » de tout un peuple.

Au lieu de passer alors, tel un Roi devant ses sujets, Concorde demandait à la tour de stopper sa course folle et de saluer par des « baisses de nez » la foule toujours plus nombreuse qui venait l’acclamer. Comme ces pilotes furent humbles et comme ils suscitaient chez chacun de nous une admiration sans limite pour leur reconnaissance. Certains d’entre eux arboraient le drapeau de la France, voire sortaient carrément le corps en dehors du cockpit.

Le jour de l’arrêt complet, en ce funeste 31 mai 2003, les Concorde’s Lovers passèrent de 200 à 20000 personnes en 24 heures, les accès à l’aéroport furent saturés voire fermés tant la population se massait. Nous tentions par tous moyens d’expliquer à de jeunes gendarmes qu’ils seraient rapidement dépassés par les événements, rien n’y faisait. On a dû alors écrire au préfet pour l’informer de sa responsabilité s’il ne parvenait pas à canaliser une telle foule. L’axe majeur RN17 fut enfin adapté aux circonstances exceptionnelles que seul Concorde pouvait générer. Même les Forces de l’Ordre comprirent alors l’importance que pouvait revêtir Concorde dans le cœur des Français et l’émoi que tout cela pouvait susciter en Angleterre. L’apothéose fut atteint avec la plus mythique des remises de gaz au moment du posé et qui ne put se justifier que par l’exaltation extrême qui régnait alors.

Dans les heures et les jours qui suivront, on verra un Fox Bravo tous élevons abaissés, tracté puis dépecé comme dans une mauvaise fable de Gulliver, un Sierra Delta rejoindre un hangar bien plus petit que son ciel, un Fox Alpha dont le passage à Tesgo marquera la mémoire d’un petit groupe de fous dont je fus alors, en compagnie de Christian Voog et de Jacky Ramon, allant se perdre au milieu de la Manche pour entendre une dernière fois le Double Bang de la Majesté du Ciel.

Restait enfin pour nous l’espoir de traverser la Manche fin-octobre et de rester encore pour quelques mois ... dans le futur.

pilots learned the importance of these simple folk who – thanks to their own involvement and thanks to their grandparents, who had financed the Concorde project – could experience the immense privilege of setting in motion the “creation” of an entire people.

Instead of passing like a King in front of his subjects, Concorde asked the tower’s permission to stop his mad rush and to greet with “nose droops” the ever-increasing crowd that came to cheer him. How humble these pilots were, and how they aroused in each of us boundless admiration for their gratitude. Some flew the French flag, or even leaned out of the cockpit.

By the day of the final cessation of scheduled services – that gloomy 31 May 2003 – the number of “Concorde’s Lovers” had grown from 200 to 20,000 people in just 24 hours. Access roads to the airport were overwhelmed or even closed as so many people were gathering. We tried by every way possible to explain to the young police officers that they would be rapidly overtaken by events, but nothing helped. We then had to write to the Prefect to inform him of his responsibility if he did not succeed in controlling such a crowd. The major road RN17 was eventually adapted to cope with the exceptional circumstances that only Concorde could generate. Even the forces of law and order by then understood the importance that Concorde held in the hearts of French people, and the turmoil that all of this could provoke in England. The final high point was attained with the most mythical of go-arounds at the moment of touchdown, which could be justified only by the extreme exaltation of the occasion.

In the hours and days that followed, we would see Fox-Bravo, elevons lowered, dismantled like something out of a bad story from Gulliver’s Travels; Sierra Delta housed in a hangar much smaller than his familiar sky; and Fox-Alpha, whose passage over the Tesgo waypoint would be imprinted in the memory of a small group of madmen, of whom I was one, along with Christian Voog and Jacky Ramon, all but losing ourselves in the middle of the Channel for the sake of hearing, one last time, the Double Bang of the King of Heaven.

The only hope that remained for us was the hope of crossing the Channel at the end of October, and to dwell ... for a few months yet ... in the future.



## F-BVFB: LE DERNIER VOL • LAST FLIGHT

Jean-Louis Chatelain, Commandant de bord/Captain, Air France – Concorde

« Passons passons puisque tout passe  
Je me retournerai souvent  
Les souvenirs sont cors de chasse  
Dont meurt le bruit parmi le vent. »

"Let us pass on, let us pass on,  
since all passes on!  
Often I will be returning.  
Memories are hunting horns  
Whose notes die on the wind."

**Apollinaire** (Wilhelm Apollinaris de Kostrowitzky, dit Guillaume), *Alcools*, « Cors de chasse » (Gallimard)



**T**OUT ME PARAÎT SI LOIN, enfoui dans ma mémoire... La vie a suivi son cours. C'est, pour autant, un devoir de partager ces instants pleins d'émotion, instants de vol, de pré vol, d'après vol...

Il s'agit du dernier vol d'un Concorde vers un port de Rhénanie, pour une retraite dans un musée de Bade Wurtemberg. J'ai connu l'immense bonheur de cette carrière de pilote qui m'a gratifié de ce vol-là. Et c'est un honneur et un grand privilège... Mais cette histoire ne m'appartient pas, et, simplement, je voudrais la partager.

C'est dans la mesure de ce vécu que je vais tenter de vous narrer cette petite histoire d'un avion mythique dans la grande histoire de l'humanité. Car au plan personnel, c'est d'un mélange de bons et mauvais souvenirs dont il s'agit: Souvenirs immédiats d'un vol sur Concorde, lequel, des années après sa retraite, suscite toujours autant

**E**VERYTHING SEEMS SO FAR AWAY, buried in my memory... Life has taken its course. It is, however, a duty to share these moments full of emotion, moments of flight, pre-flight, after flight ...

This tale concerns the last flight of a Concorde to an airport in the Rhineland, for retirement in a museum in Baden-Württemberg. I experienced the immense happiness of my career as a pilot, which rewarded me with this flight. And it is an honour and a great privilege... But this story does not belong to me, and, simply, I would like to share it.

It is in terms of this personal experience that I will try to tell you this little story of a mythical aircraft in the great history of humanity. Because on a personal level, it is to do with a mixture of good and bad memories: immediate memories of a flight on Concorde, which, years after its retirement, still arouses so much enthusiasm and admiration, and

### **Le vol à Karlsruhe-Baden-Baden**

Le Concorde Fox-Bravo quitte CDG. C'est son dernier vol; la suite de son voyage se fera par péniche et par route.

Concorde Fox-Bravo leaves CDG. This is his final flight; his onward journey will take place by barge and road.

*Photo: Philippe Noret / AirTeamImages.com*

d'enthousiasme, d'admiration, souvenirs médiats d'une époque révolue, mais surtout souvenirs douloureux de ceux qui sont partis vers un destin tragique après avoir savouré leur propre part de bonheur. Pour beaucoup, et pour diverses raisons, la nostalgie du Concorde est empreinte d'amertume.

## La trace dans l'histoire

Concorde a laissé sa trace, prégnante et indélébile, dans l'histoire des hommes et des techniques, bien au-delà du domaine aéronautique... L'épopée de Concorde a dépassé la technique par son emprise sur la sociologie, la politique, l'économie et tant d'autres registres de l'activité humaine.

Le Petit Larousse ne nous démentira pas :

« Epopée :

1. Récit poétique en vers ou en prose, qui raconte les exploits d'un héros et où intervient le merveilleux.

2. Suite d'actions réelles mais très extraordinaires ou héroïques. »

Il suffit de le rappeler en quelques mots.

Conçu et réalisé dans les années soixante, Concorde a été de toutes les audaces, de toutes les prouesses dans sa réalisation : Aile usinée dans la masse par des fraiseuses à commandes numériques, alliage spécial d'aluminium Au2Gn de Pêchiney, freins carbone de Messier Bugatti, visière de protection thermique de St Gobain, atterrissage tous temps de catégorie III B, gestion du centrage par transfert de carburant, commandes de vol électriques avec protection du domaine basse vitesse...

L'audace vaut tout autant pour son entretien, pour ses opérations aériennes, qui auront duré vingt cinq ans.

Le domaine de vol de Concorde est un véritable triptyque aéronautique : Subsonique, Transsonique et Supersonique, avec trois problématiques différentes, ce qui veut dire trois différentes logiques de fonctionnement des systèmes, trois jeux de check-lists pour l'équipage...

Son exploitation fut constamment réalisée aux limites de son rayon d'action.

En bref, derrière la machine il fallait, et il y avait, le savoir-faire et la motivation des femmes et des hommes pour faire en sorte que les opérations atteignent la fiabilité et la sécurité des autres flottes, au domaine de vol limité au subsonique.

so many indirect memories of a bygone era, but above all painful memories of those who departed for a tragic destiny after having savoured their own share of happiness. For many, and for various reasons, nostalgia for Concorde is also marked by bitterness.

## A trace in history

Concorde has left its mark, significant and indelible, in the history of humanity and technology, well beyond the aeronautical field... The epic of Concorde reached beyond technology owing to its influence on sociology, politics, economics and so many other fields of human activity.

The Petit Larousse will not contradict us:

"Epic:

1. A poetic narrative in verse or prose, which tells the exploits of a hero and where the marvellous intervenes.

2. Sequence of real but highly extraordinary or heroic actions."

That suffices to define Concorde's history in only a few words.

Conceived and built in the 1960s, Concorde was a daring and successful achievement in all respects: wing machined from sheet metal by numerically controlled milling machines, special Au2Gn aluminum alloy from Pêchiney, carbon brakes from Messier Bugatti, thermal protection visor from St Gobain, all-weather category III B landing, management of the centre of gravity by fuel transfer, fly-by-wire controls with low-speed range protection...

The audacity applies just as much to its maintenance and to its operations, carried on over a period of 25 years.

The flight domain of Concorde is a real aeronautical triptych: subsonic, trans-sonic and supersonic phases, all three with different problematic issues, which means three different rationales concerning operation of the systems, and three sets of checklists for the crew...

The aircraft's operation was constantly carried out at the limits of its range.

In short, behind the machine there was – and there had to be – the know-how and motivation of women and men to ensure that the Concorde operations reached the reliability and safety of other fleets, whose flight domain was limited to the merely subsonic.



# L'arrivée à Baden-Baden

Jean-Louis Chatelain, Commandant de bord/Captain, Air France – Concorde

**T**OUT S'AGITE depuis quelques jours, tout va vite, la fuite du temps est palpable.

La décision d'arrêter Concorde a été soudaine... Arrêter Concorde, comme on arrête une imposture. L'imposture du luxe et de la volupté. Non pas le luxe des parvenus du monde moderne, luxe intangible aux peuples de ce monde, luxe des villas sans prix et des yachts de mauvais goût. Non, plutôt le luxe des happy few du voyage d'affaire, des super PDG, des top modèles, des vedettes d'Hollywood, des grands cuisiniers, des prix Nobel, des conseillers présidentiels, des grands scientifiques, des sportifs célèbres et pressés, de tout ce microcosme qui échappe à la plèbe en embarquant sur Concorde, entre Paris ou Londres et New York, souvent sans savoir le prix de leur droit de passage.

Non pas que ce prix soit scandaleux, comme l'est le paiement d'un espresso en billet de cent Euros par un mafieux Russe sur la côte d'azur... Non pas. Ce n'est tout compte fait que le prix majoré d'une première classe. C'est moins que ce que n'acquittaient les passagers des premiers vols transatlantiques des années cinquante, en monnaie constante.

Mais Concorde, en cette année 2003, est devenu l'imposture du bruit, des échappements fumigènes de ses réacteurs, de la surconsommation (oui, la vitesse a un coût en énergie)... Pour le bénéfice d'une élite qui se retrouve face à ses contradictions, dans ses postures économiques ou politiques : Rigueur de gestion, économies d'énergie, lutte anti-pollution... « let's save the planet » etc.

Et faire voler Concorde mobilise plus de ressources humaines que pour faire voler tout autre avion de transport. Concorde ? C'est compliqué à faire voler, c'est autant, voire plus, d'art et d'artisanat, de zèle systématique et enthousiaste de tous les acteurs, que de processus industriel. Ça dérange...

## Ça dérange...

La complexité du Concorde, sa forte consommation de carburant et sa réputation d'outil pour l'élite en ont dérangé plus d'un... en dehors de ses admirateurs à travers le monde.

Concorde's complexity, its high fuel use, and its reputation as a tool for the elite bothered many people ... apart from its admirers around the world.

Photo: © Alexander Jonsson / Wikimedia Commons (GNU Free Documentation Licence version 1.2)

**E**VERYTHING HAS BEEN MOVING so fast for some days now, all is hurry; you can feel time draining away.

The decision to stop Concorde was sudden... To stop Concorde, as one stops a sham. The imposture of luxury and voluptuousness. Not the luxury of the upstarts of the modern world, such inaccessible luxury to the peoples of this world, the luxury of priceless villas and yachts in bad taste. No, rather the luxury of the happy few business travellers, super CEOs, top models, Hollywood stars, great chefs, Nobel Prize winners, presidential advisors, great scientists, famous and fêted sportsmen, all this microcosm that escapes the plebs by boarding Concorde, flying between Paris or London and New York, often without knowing the price of their right of way.

Not that this price is scandalous, as might be the payment of an espresso with a hundred-euro note by a Russian mafioso on the Côte d'Azur... Not at all. All in all, this is only the price increased to the level of first class. This is less than the price that the passengers of the first transatlantic flights of the 1950s paid, in equivalent currency.

But Concorde, in this year 2003, has become an unacceptable imposition because of its noise, smoke exhausts, over-consumption (yes, speed has a cost in energy)... For the benefit of an elite that finds itself facing its own contradictions, in its economic or political postures: rigorous management, energy savings, anti-pollution ... "Let's save the planet" etc.

And flying Concorde requires more human resources than flying any other transport aircraft. Concorde? It is complicated to fly; it is as much, if not more, a matter of art and skill, systematic and enthusiastic zeal of all actors, than of industrial processes. It bothers people...

And it worries the proponents of the precautionary principle. In 2003, Concorde is an ageing aircraft, and, in the ultra-safe air transport system of the 2000s, it is



Et ça inquiète les tenants du principe de précaution. En 2003, Concorde est un avion vieillissant, et, dans le système ultra sécuritaire du transport aérien des années deux mille, il est juste un tout petit peu plus compliqué à faire voler, un tout petit peu plus exposé aux incidents de vol.

Oui, Concorde est bien devenu cet objet politiquement incorrect.

### Un beau jour de printemps ...

A la division Concorde des opérations aériennes d'Air France, et à la division d'entretien, par un beau jour de printemps, c'est par les media que l'on apprend l'arrêt d'exploitation. Ainsi en va-t-il de la maîtrise de la communication.

Le Président d'Air France, Mr Spinetta, fera, le jour même de cette annonce, la tournée des popotes pour justifier sa décision auprès des acteurs de première ligne (mécaniciens, hôtesse et stewards, mécaniciens navigants et pilotes...).

Durant les quinze mois d'arrêt d'exploitation faisant suite à l'accident de Gonesse, tout le monde avait mis à l'ouvrage pour la reprise des opérations. A l'ouvrage et, pour l'entreprise, la main au porte-monnaie...

Enorme chantier de réaménagement des réservoirs (des femmes et des hommes sont passés par des trous d'homme pour riveter, à l'intérieur des réservoirs mis sous ventilation artificielle, un « liner » anti-onde de choc), changement et certification de nouveaux pneumatiques, réaménagement des câblages électriques des trains d'atterrissage etc.

La reprise des vols est techniquement réussie. On est hélas en pleine crise, qui fait suite aux événements du onze septembre deux mille un.

Qui peut penser que l'arrêt d'exploitation peut suivre aussi rapidement la décision de reprise des vols, assortie de ces énormes investissements techniques?

Mais c'est bien Concorde qu'on arrête, et subsidiairement le transport aérien supersonique.

Pour la première fois dans l'histoire de l'aviation on va régresser, sur le plan de la vitesse : Il n'y a pas de remplaçant en vue pour Concorde, et, à partir de 2003, défense d'aller plus vite que le soleil.

### Plus vite que le soleil • Faster than the Sun

Le prototype français Concorde 001, exposé au Bourget, porte un logo commémorant son vol inégalé pour suivre une éclipse solaire au-dessus de l'Afrique de l'Ouest en juin 1973, au cours de laquelle il est resté dans l'ombre pendant 74 minutes.

French prototype Concorde 001, on display at Le Bourget, carries a logo commemorating his unequalled flight to follow a solar eclipse over west Africa in June 1973, in which he stayed within the umbra for 74 minutes.

Photo: DiscoA340 / Wikimedia Commons (CC By-SA 4.0)

just a little more complicated to fly than most aircraft, a little more exposed to flight incidents.

Yes, Concorde has indeed become this politically incorrect object.

### On a beautiful spring day ...

At the Concorde division of Air France's flight operations, and at the maintenance division, on a beautiful spring day, it is through the media that we learn of the shutdown of operations. So it goes with the masters of communication.

The President of Air France, Mr Spinetta, will make his rounds on the same day of this announcement to justify his decision to the front-line actors (engineers, hostesses and stewards, flight engineers and pilots ...).

During the 15 months of shutdown following the Gonesse accident, everyone had been put to work for the resumption of operations. The staff went to work and, for the company, the hand went to the wallet ...

There was a huge fuel tank redevelopment project (women and men crawled through manholes to rivet, inside the tanks supplied with artificial ventilation, an anti-shock-wave Kevlar liner), change and certification of new tyres, rearrangement of the electrical wiring of the landing gear, etc.

The resumption of flights is technically successful. Unfortunately, we are in the midst of a crisis, which follows the events of 11 September in the year 2001.

Who would have thought that shutdown could so quickly follow the decision to resume flights, accompanied by these huge technical investments?

But it is Concorde that is stopped, and subsidiarily supersonic air transport.

For the first time in the history of aviation we would regress, in terms of speed: there would be no replacement in sight for Concorde, and, from 2003, it would become impossible to fly faster than the Sun.

As far as I was concerned, I only took two days to decide to bring forward my own retirement, having no other immediate project at that time.



Pour ce qui me concerne, je n'ai pris que deux jours pour décider d'anticiper mon départ à la retraite, n'ayant pas d'autre projet immédiat à ce moment-là.

Ce vol vers Baden Baden sera donc le dernier vol du FB sur lequel, vingt deux mois plus tôt, en ce funeste jour du 11 septembre 2001, j'ai fait, à Châteauroux, mes premiers atterrissages, et ce sera mon dernier vol à la Compagnie Air France.

### Un monde en émoi

Ce 24 juin 2003 commence par une belle journée d'été. Le monde aéronautique est en émoi pour ce dernier vol du FB vers un musée, dans un petit recoin d'Allemagne. A dire vrai, cela fait six semaines que cet émoi tourne autour de l'arrêt définitif de l'exploitation du Concorde, et la communication par media va bon train (articles de presse, télévisions etc.).

Mais en ce matin du 24 juin, c'est comme si l'histoire s'accélérait car, trois jours plus tard, les moteurs Olympus avionnés sur les « Concorde » Français se seront tus (le dernier Concorde d'Air France, le FC, aura alors volé vers sa destination finale, Toulouse).

J'avais fait le dernier atterrissage commercial à CDG le 31 mai précédent (boucle supersonique, avec ce même FB, et j'avais constaté le déplacement d'une foule considérable. Les gendarmes avaient dû organiser le stationnement des voitures sur l'autoroute près de Roissy! Je sais donc 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.

Avec l'officier pilote, Robert Vacchiani, et les deux officiers mécaniciens, Rémi Pivet et Jean-Pierre Desserprit, nous étudions le dossier de vol.

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

This flight to Baden-Baden would therefore be the last flight of Fox-Bravo – the aircraft on which, 22 months earlier, on that fateful day of September 11, 2001, I had made my first landings in Châteauroux, and it would be my last flight for Air France.

### A world in turmoil

June 24, 2003 begins with a beautiful summer day. The aeronautical world is in turmoil for this last flight of FB to a museum in a small corner of Germany. To tell the truth, for six weeks this excitement has been focused on the definitive end of Concorde operations, and communication by media is going at full tilt (press articles, television programmes, etc.).

But on this morning of June 24, it is as if history was accelerating because, just three days later, the Olympus aero engines on the French "Concorde" will have fallen silent (the last Air France Concorde, F-BVFC, will then have flown to its final destination, Toulouse).

I had made the last commercial landing at CDG on 31 May, having flown a supersonic loop, also with Fox-Bravo, and on that day I had noticed a considerable crowd gathering. The gendarmes had had to organize car parking on the motorway near Roissy! So I know that tens of thousands of people will be converging on Baden-Baden, many of them in light aeroplanes and helicopters. Safety is therefore, more than ever, the primary concern.

With the first officer, Robert Vacchiani, and the two engineer officers, Rémi Pivet and Jean-Pierre Desserprit, we study the flight plan.

It seems to us that if we do not modify our arrival trajectory we risk crossing Class E airspace, with risks



### Derniers préparations • Final preparations

Ci-dessus/Above: Robert Vacchiani, Jean-Pierre Desserprit, Jean-Louis Chatelain en discussion au pied de l'avion avec Madame la « Coordo ».

Photo: Jean-Louis Chatelain

### L'équipage de vol • The flight crew

À gauche/Left: Jean-Louis Chatelain et Robert Vacchiani; l'officier mécanicien (Engineer Officer) Rémi Pivet.

Photos: Jean-Louis Chatelain





**Prêt à partir •  
Ready to go**  
Dernier clin d'œil  
avant le départ.

A last wink before  
leaving.  
Photo: Jean-  
Louis Chatelain



de Baden Baden à 6000 pieds et, alors seulement, de descendre dans la zone de contrôle d'aérodrome sans traverser l'espace problématique.

### Le départ

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, coordonnateurs, équipages... Les mécanos mettront leur paraphe sur le fût de train avant.

Les appareils photos mitraillent. De nombreux collègues sont présents. Béatrice Vialle, 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. Nathalie Goubet Daudey est en position de chef de cabine.

Le vol partira complet, avec cent invités de la compagnie Air France. Il y a des personnalités : SE l'ambassadeur de France en Allemagne, SE l'ambassadeur d'Allemagne en France, des directeurs de la Compagnie Air France, dont le directeur de cabinet du Président Spinetta, Guy Tardieu...

Il y a des navigants ou anciens navigants du Concorde : Les Commandants François Rude, directeur de la revue *Icare*, et Philippe Girard, président de l'APCOS (Association des Professionnels du Concorde et du Supersonique).

Et, parmi les invités internes à l'entreprise, il y a des mécaniciens qui, pendant tant d'années, ont travaillé, dans l'excellence et avec passion, sur cet avion atypique, et qui voleront alors pour la première et dernière fois sur Concorde ; parmi eux Alex Jolivet, une passionnée du supersonique. Elle a fait une grande part du chantier de modification interne au réservoir, dans des conditions très pénibles.

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

### Le dernier décollage

Le décollage a lieu par beau temps. Les vibrations, l'accélération, sont inoubliables. A mille pieds au dessus de l'aéroport, nous avons atteint 300 kts (550 km/h),



**Les signatures**  
Le fût de train  
avant, paraphé  
par les mécanos.

The nose leg  
gear, signed by  
the engineers.

Photo: Jean-  
Louis Chatelain

of collision that can be imagined because of the certain presence of many general aviation aircraft.

We will therefore decide to postpone our intermediate approach somewhat and arrive at the fly-over point for Baden-Baden at 6,000 feet and, only then, to descend into the aerodrome control zone without crossing the problematic space.

### The departure

The preparations for the departure at CDG are made in the atmosphere of a major event. On the tarmac, many actors in this Concorde operation are there: engineers, coordinators, crews ... The engineers will write their initials on the nose axle barrel.

Cameras strafe. Many colleagues are present. Béatrice Vialle, at the foot of the plane, gives me a last sign of support... In the cabin the commercial crew is engaged in the final preparations. Among them my friend Gérard Denuit. Nathalie Goubet Daudey is in the position of cabin crew manager.

The flight will depart full, with one hundred guests from Air France. There are VIPs: His Excellency the Ambassador of France to Germany, His Excellency the Ambassador of Germany to France, directors of Air France, including President Spinetta's Chief of Staff, Guy Tardieu...

There are pilots or former pilots of Concorde: Captains François Rude, director of the magazine *Icarus*, and Philippe Girard, president of APCOS (Association of Concorde and Supersonic Professionals).

And, among the guests from within the company, there are engineers who, for so many years, have done excellent work, with passion, on this atypical aircraft, and who will now fly for the first and last time on Concorde; among them Alex Jolivet, a supersonic enthusiast. She carried out a large part of the internal modification of the tank, under very difficult conditions.

Above all, there is Christiane, widow of Commander Marty, the Captain who died on Concorde F-BTSC, who will honour us with her presence; this will also be her first, and alas, last flight on Concorde. An old friendship binds us and needless to say, this adds to the emotional charge of my flight, my son Pierre Louis also being present for this last flight.

### Le dernier décollage • The final take-off

F-BVFB quitte CDG pour la toute dernière fois.

F-BVFB leaves CDG for the very last time.

Photo: Jean-Louis Chatelain

que nous maintenons jusqu'à dix mille pieds (trois mille mètres). Ensuite nous accélérons vers la vitesse de montée normale de 400kts. L'aile delta est à sa meilleure incidence et le taux de montée est alors impressionnant (plus de 4000 pieds par minutes, soit 20 mètres par seconde). Après une brève croisière subsonique à 9000 mètres d'altitude (à Mach .95 tout de même !) jusqu'au point à protéger de la détonation balistique, ou du boum sonique si vous préférez (il se trouve du côté du Havre), nous commençons l'accélération supersonique.

Nous irons une dernière fois voler à Mach 2 au large de la Bretagne. Il fait très beau. Nous terminerons notre boucle supersonique en direction de l'île de Guernesey, nous virerons alors cap à l'est, toujours en vitesse supersonique (le rayon de virage est d'environ 100 km à cette vitesse !), nous repasserons en vitesse subsonique (Mach .95 encore !) et survolerons, entre autres, la baie du Mont Saint-Michel, et le château de Versailles.

... Brève interview donnée au poste de pilotage à une télévision allemande...

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 Air Park que lors de la percée à la verticale de l'aérodrome.

Ce sera pour nous une dernière occasion de montrer l'avion.

### Mach 2

Le Mach mètre (en bas à gauche de l'image) montrant un virage à Mach 2 (1137 kts de vitesse sol indiquée, soit environ 570 m/s, ou, si vous préférez, presque 6 stades de football survolés en 1 seconde !

The Mach meter (bottom left of image) shown ticking over to Mach 2 (1137 knots indicated ground speed, or about 570 m/s, or, if you prefer – the length of almost 6 football stadiums overflown in 1 second!

Photo: Jean-Louis Chatelain



### The final take-off

There is good weather as we take off. The vibrations, the acceleration, are unforgettable. A thousand feet above the airport, we reach 300 knots (550 km/h), which we maintain up to 10,000 feet (3,000 metres). Then we accelerate to the normal climb speed of 400 knots. The delta wing is working at its best angle of attack (AOA) and thus the rate of climb is impressive (more than 4,000 feet per minute, or 20 metres per second). After a brief subsonic cruise at 9,000 metres altitude (at Mach 0.95 all the same!) to the point selected to protect those beneath from ballistic detonation, or sonic boom if you prefer (it is on the coast at Le Havre), we start supersonic acceleration.

We will fly one last time at Mach 2 off the coast of Brittany. The weather is lovely. We will finish our supersonic loop towards the island of Guernsey, and we will then turn east, always at supersonic speed (the turning radius is about 100 km at this speed!), then we will return to subsonic speed (Mach 0.95 again!) and overfly, among other places, the bay of Mont Saint-Michel, and the Palace of Versailles.

... We give a brief interview in the cockpit to a German TV channel...





### Passage sur / passage over Baden Air Park

Photo: Jean-Louis Chatelain

Il y a entre 20 et 30000 personnes autour de et sur l'aéroport...

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, il y a mon ami Adam Shaw. Il est expert en voltige, grand skieur, polyglotte et écrivain. Il est venu d'Annecy avec son Cap 10, et il observe en connaisseur.

Au cours de l'évolution et en courte finale nous constaterons la présence de dizaines de milliers de spectateurs.

### FB met fin à sa carrière

Terminant ses 14 771 heures de vol, le "F BVFB", dans le ciel allemand, fait son 4868ème et dernier atterrissage à Baden Air Park. Il est l'avion qu'utilisa André Turcat pour son dernier vol aux commandes de Concorde, le 31 mars 1976, il est le dernier Concorde à effectuer un vol commercial en France, le 31 mai 2003, et le dernier Concorde à faire un aller-retour Paris/New-York, en juin 2003. Il avait effectué son premier vol le 6 mars 1976.

Ainsi donc, dernier atterrissage à Baden Baden (de bonne facture, ce qui est tant mieux quand il n'y pas de possibilité de rachat !), et arrivée au parking devant un dispositif médiatique impressionnant. Je dois la réussite de cet atterrissage, et d'autres, à la technique que m'a enseignée mon instructeur Michel Rio. Le « truc » est de réduire les gaz lentement mais sans discontinuer, ce qui permet de bien piloter l'avion à assiette constante, dans l'effet de sol. Il faut comprendre que, du fait de la position du nez à onze degrés dans le ciel, les moteurs ajoutent à la portance de l'aile une composante verticale de poussée, qu'il vaut mieux ne pas supprimer brutalement !

Nous relevons nez et visière, Robert et moi-même saluons par une sortie du cockpit à hauteur de ceinture, puis nous arrêtons les moteurs, et procédons à la dernière Check List...

Tout l'équipage ira alors sur l'aile pour saluer l'assistance.

During the flight over Lorraine a French fighter will come to pay homage to Fox-Bravo. I had given my agreement to this the day before, and thus, photos of FB in flight configuration, nose high and visor tucked in, will be taken during the interception (the fighters will wisely stay at a distance and, from our cockpit, we will not see them).

Unfortunately the weather is overcast on the right bank of the Rhine and we will only see the Baden Air Park runway once we cross the vertical fly-over point for the aerodrome.

This will be a final opportunity for us to show off the aircraft. There are between 20,000 and 30,000 people around and on the airport...

I will therefore adjust our path by making a low-level pass against the runway, then turn back to the fly-over point of the airfield for a visual right-hand turn, which will be quite tight because the Rhine is close to French airspace. I will compensate with an "overshoot" of the final approach axis, which will at least have the advantage of showing the aircraft in a steep turn at a high angle of attack (AOA). At the end of the runway is my friend Adam Shaw. He is an aerobatic expert, great skier, polyglot and writer. He has come from Annecy with his Cap 10, and he observes as a connoisseur.

During the approach and the short final we will see the presence of tens of thousands of spectators.

### Fox-Bravo ends his career

Completing 14,771 flight hours, F-BVFB, descending through the German sky, makes his 4,868th and last landing at Baden Air Park. This was the aircraft used by André Turcat for his last flight at the controls of Concorde, on 31 March 1976; he is the last Concorde to make a commercial flight in France, on May 31, 2003; and he is the last Concorde to make a Paris-New York round trip, in June 2003. He had made his first flight on 6 March 1976.

Thus, the aircraft touches down for the last time in Baden-Baden (a good-quality landing, which is all the better when there is no possibility of redemption!), and arrives at the parking stand in front of an impressive media presence. I owe the success of this landing, and others, to the technique taught to me by my instructor Michel Rio. The "trick" is to reduce the throttle slowly but continuously, which makes it possible to fly the aircraft well at constant attitude, in ground effect. It must be understood that, because of the position of the nose at 11 degrees in the air, the engines add to the lift of the wing a vertical component of thrust, which it is better not to remove suddenly!

We raise the nose and visor. Robert and I wave to the crowd by leaning out of the cockpit at waist height, then we stop the engines, and proceed to the last Check List...



### Un dernier salut • A final salute

L'équipage de vol et l'équipage de cabine s'alignent sur l'aile pour une dernière photo avec l'avion. L'auteur se trouve à la base de l'empennage avec sa casquette levée.

The flight crew and cabin crew line up on the wing for one last photo with the aircraft. The author is at the base of the tail fin, with his cap raised.

Photo: Martin Boschhuizen / AirTeamImages.com



Je descends la passerelle, suivi de Christiane Marty... Et suis assailli par les media. Je me prêterai aux interviews pendant de nombreuses minutes, et demanderai grâce en vue de participer à la cérémonie de transfert officiel de la propriété de l'avion, dans le hangar proche, et dans une atmosphère de kermesse Allemande.

L'avion est remis officiellement au musée (Auto und Technik Museum Sinsheim) pour un Euro symbolique. Enfin quelques derniers discours. Le mien est lu en Allemand. C'est la traduction, par mon ami Georges Hagstotz (CDB 747®), d'un texte que j'avais préparé. Il me vaut une « standing ovation ». (Le voici ci-après.)

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, destination finale du FB, où nous nous installerons, en uniforme, pour une dernière photo souvenir de l'équipage technique, au cockpit du supersonique russe, le Tu-144, nous rejoindrons Strasbourg pour l'hébergement et une soirée d'adieux en équipage. Je regagnerai ma résidence en Haute-Savoie par la route (en Renault Kangoo !), en compagnie de mon épouse et de mon fils.

### Un regard dans le rétroviseur

Je ne parvins pas à ne pas regarder dans le rétroviseur, et il me reste et me restera durablement une sorte de blessure langoureuse. Assurément, comme l'a dit avec force André Turcat le 27 juin 2003 à Toulouse, Concorde, c'était bien 30 années de rêve qui ne sont pas dans les livres de compte !

La petite histoire de ce vol n'est qu'une pierre dans la construction de l'histoire de l'aviation. Et cette histoire ne doit pas faire oublier l'irréversibilité du temps ni ne doit nous garder de voir l'avenir. Concorde restera le mythe absolu, un avion devenu légendaire. Mais d'autres magnifiques avions lui feront suite.

Le texte ci-dessus est tiré du livre de Jean-Louis Chatelain intitulé *Heur(e)s de Vol*, disponible en ligne sur [alpha-crux.fr](http://alpha-crux.fr) ou dans les librairies des musées de Toulouse et du Bourget.

The whole crew will then stand on the wing to greet the audience.

I go down the steps, followed by Christiane Marty... And I am assailed by the media. I will give myself over to interviews for many minutes, and will ask to be excused in order to participate in the official transfer of ownership of the aircraft, in the nearby hangar, which takes place in the atmosphere of a German *Fest*.

The aeroplane is officially handed over to the museum (Auto und Technik Museum Sinsheim) for a symbolic 1 Euro. Finally some last speeches – I read mine in German. This is the translation, by my friend Georges Hagstotz (CDB 747®), of a text I had prepared. It earns me a standing ovation. (See next page.)

If, “to leave is to die a little”, I will have tried at least to set myself to following, as in the arena, the Spanish way of “morir bien”.

After a short, late visit to the museum of Sinsheim, final destination of FB, where we will remain in uniform for a last souvenir photo of the technical crew in the cockpit of the Russian supersonic airliner, the Tu-144, we will travel to Strasbourg for accommodation and an evening of farewells to the crew. I will return to my residence in Haute-Savoie by road (in my Renault Kangoo!), accompanied by my wife and my son.

### A look in the rear-view mirror

I could not avoid looking in the rearview mirror, and I still have and will retain a kind of lingering wound. Certainly, as André Turcat forcefully said on 27 June 2003 in Toulouse, Concorde was indeed 30 years of dreams that are not in the accountants' ledgers!

The short history of this flight is only one stone in the structure of aviation history. And this story should not make us forget the irreversibility of time nor should it prevent us from seeing the future. Concorde will remain the absolute myth, an aircraft that has become legendary. But other magnificent planes will follow him.

The text above is taken from Jean-Louis Chatelain's book *Heur(e)s de Vol*, available on line at [alpha-crux.fr](http://alpha-crux.fr) or in the museum libraries at Toulouse and Le Bourget.

## Discours lu en Allemand lors de la cérémonie de transfert de propriété

*Speech read in German by Jean-Louis Chatelain at the transfer of ownership ceremony*



Mesdames, Messieurs,

Permettez moi de dire quelques mots en Allemand.

Le 13 Avril 1928 les Allemands KOEHL et HÜNEFELD, accompagnés de FITZMAURICE, effectuaient la première traversée de l'atlantique Nord dans le sens Est Ouest.

Ils reliaient l'Irlande au Labrador en 36 heures de vol sur le Junkers W33 « Bremen ».

Depuis 25 ans Concorde a régulièrement relié Paris à New York en seulement 3 heures et 25 minutes de vol environ.

Au pays d'Otto Lilienthal, de Manfred Von Richthofen, de Max Immelmann, d'Oswald Boelke, de Hugo Junkers, de Willy Messerschmitt, de Claudius Dornier, du Professeur Focke et de tant d'autres, et aussi au pays associé à la France dans l'entreprise Airbus, Concorde trouvera un repos mérité.

Concorde, avec son aile Delta néogothique, ses commandes de vol électriques, on système de transfert de carburant, ses capacités d'atterrissage tous temps, ses freins au carbone et bien d'autres systèmes d'avant garde était un avion pionnier.

Airbus ne serait pas ce qu'il est sans Concorde.

Aujourd'hui, et pour longtemps, Concorde sera irremplaçable.

Pour moi, Concorde est le plus bel avion du monde.

C'est avec beaucoup d'émotion que nous avons accueilli à bord Christiane, veuve du Commandant Marty, qui a voyagé aujourd'hui pour la première et, hélas, pour la dernière fois sur Concorde. Nos pensées affectueuses vont vers les passagers et l'équipage de ce vol tragique, victime d'une fatalité extérieure à l'avion.

C'est une fierté et un grand honneur pour moi et mon équipage, au nom de la Compagnie Air France, de piloter le Concorde F-BVFB vers sa destination finale, le musée de Sinsheim.

Je vous remercie.

Ladies and Gentlemen,

Let me say a few words in German.

On April 13, 1928 the Germans KOEHL and HÜNEFELD, accompanied by FITZMAURICE, made the first crossing of the North Atlantic in the east-west direction.

They flew from Ireland to Labrador in 36 hours on the Junkers W33 "Bremen"

For 25 years Concorde has regularly connected Paris to New York in only about 3 hours and 25 minutes of flight.

In the land of Otto Lilienthal, Manfred Von Richthofen, Max Immelmann, Oswald Boelke, Hugo Junkers, Willy Messerschmitt, Claudius Dornier, Professor Focke and so many others, and also in the country associated with France in the Airbus company, Concorde will find a well-deserved rest.

Concorde, with its neo-Gothic Delta wing, fly-by-wire controls, fuel transfer system, all-weather landing capabilities, carbon brakes and many other avant-garde systems was a pioneering aircraft.

Airbus would not be what it is without Concorde.

Today, and for a long time, Concorde will be irreplaceable.

For me, Concorde is the most beautiful plane in the world.

It is with great emotion that we welcomed on board Christiane, widow of Captain Marty, who travelled today for the first time and, alas, for the last time on Concorde. Our affectionate thoughts are with the passengers and crew of this tragic flight, victim of a fatality extrinsic to the plane.

It is a pride and a great honour for me and my crew, on behalf of Air France, to fly Concorde F-BVFB to its final destination, the Sinsheim Museum.

Thank you.

## Equipage de vol • Flight crew

Jean-Louis CHATELAIN	Commandant	Captain
Robert VACCHIANI	Officier Pilote	First Officer
Remy PIVET	Officier Mécanicien Navigant	Engineer Officer
Jean-Pierre DESSERPRIT	Officier Mécanicien Navigant Suppléant	Supplementary Engineer Officer
Nathalie GOUBET DAUDEY	Chef de cabine	Cabin crew manager
Evelyne COLOMES	Hôtesse	Stewardess
Gérard DENUIT	Steward	Steward
Jean-Michel ROYER	Steward	Steward
Olivier BEAUDON	Steward	Steward
François CALMELS	Steward	Steward

### Email d'au revoir de Jean-Pierre Desserprit, Officier Mécanicien Navigant Concorde

« De notre envoyé spécial JPDSP:

Mardi 24 juin vers 10h30, un commando de 10 personnes s'est emparé du Bel Oiseau Blanc F-BVFB laissé sans surveillance sur le terrain de Roissy.

Il y avait 100 personnes à bord. Après avoir commis de nombreuses infractions, en particulier : nuisances sonores, excès de vitesse, passage du mur du son par 2 fois, ensuite survol à basse altitude du Mont Saint-Michel, du château de Versailles, de Paris et de la région de Champagne pour se poser ensuite sur le petit terrain allemand de Baden-Baden.

Le chef du commando, un certain J-L C se faisant passer pour Officier de Sécurité des Vols, a accepté de libérer une partie des otages en échange d'un bus, de boissons fraîches et de nourriture. Reprenant leur fuite, un échange otages contre de gros sacs noirs munis de tags verts et roses s'est produit sur un parking isolé. Le groupe a tenté ensuite de s'emparer sans succès d'un Tu-144 au lieu-dit SINSHEIM.

La vigilance du gardien a permis l'arrestation de la bande, qui a été transférée par voie de surface à l'Hôtel de Police HILTON de STRASBOURG pour être interrogé.

Mercredi 25 juin vers 9h00, leur chef bénéficiant d'une complicité locale a pris la fuite à bord d'un véhicule rapide en direction du sud. Le reste de la bande a rejoint la maison de Roissy dans un avion de la compagnie locale. Des documents retrouvés à bord du FB ont permis aux enquêteurs de déterminer l'identité des membres du commando, tous connus des services de la DO. Plusieurs faits similaires se sont produits ces derniers temps (vol du FA le 11 juin, vol du SD le 14 juin). Un autre groupe s'apprête semble-t-il à voler le FC. Le commissaire DP-GU et son équipe ont bon espoir de capturer tout le réseau à Toulouse lors d'une réunion secrète. Le procès et le jugement devraient intervenir rapidement.

La peine maximum : perpétuité à la maison familiale pour les meneurs. »

### Goodbye email from Jean-Pierre Desserprit, Concorde Flight Engineer Officer

"From our special envoy JPDSP:

On Tuesday, June 24 around 10:30 am, a commando of 10 people seized the Bel Oiseau Blanc F-BVFB left unattended on the Roissy airfield.

There were 100 people on board. After having committed many offences, in particular: noise pollution, speeding, passing the sound barrier by 2 times, then flying over Mont Saint-Michel, the Palace of Versailles, Paris and the Champagne region they landed at the small German airfield of Baden-Baden.

The leader of the commando, a certain J-L C posing as a Flight Safety Officer, agreed to release some of the hostages in exchange for a bus, cold drinks and food. Resuming their escape, an exchange of hostages for large black bags with green and pink tags occurred in an isolated parking lot. The group then tried unsuccessfully to seize a Tu-144 at a place called SINSHEIM.

The vigilance of the guard led to the arrest of the gang, which was transferred by ground transport to the Hôtel de Police HILTON in STRASBOURG for questioning.

On Wednesday, June 25 around 9:00 am, their leader, benefiting from local complicity, fled in a fast vehicle heading south. The rest of the gang reached Roissy's house on a plane from the local company. Documents found on board FB allowed investigators to determine the identity of the members of the commando, all known to the services of the DO. Several similar events have occurred recently (flight of FA on 11 June, theft of SD on 14 June). Another group is apparently preparing to steal FC. Commissioner DP-GU and his team are hopeful of capturing the entire network in Toulouse at a secret meeting. The trial and the judgment should take place quickly.

The maximum sentence: life in the family home for the ringleaders."



## Le 20eme anniversaire

*L'article suivant, sur la journée pour marquer le 20eme anniversaire du vol dernier de F-BVFC à Toulouse, y est inclus avec l'aimable autorisation de Cap Avenir Concorde (CAC).*

*The following article, on the commemoration of the 20th anniversary of F-BVFC's final flight to Toulouse, is included by kind permission of Cap Avenir Concorde.*

**On se serait cru revenu 20 ans en arrière.**

Certes le commandant Henri-Gilles Fournier, commandant de bord lors du vol final le 27 juin 2003, a peut être pris quelques cheveux blancs, mais si cela avait été possible, nous a t'il confié, il ne se serait pas fait prier pour retourner dans ce cockpit pour un nouveau vol du Fox Charlie ou il a passé tant d'heures. Henri-Gilles garde en mémoire ce retour au bercaïl à Blagnac il y a donc 20 ans.

On aurait pu avoir une équipe de choc puisque Pierre Grange, pilote de ligne et pilote d'essais, notamment sur Concorde était également présent à la manifestation.

Le public ne s'y est pas trompé et on retrouvait des jeunes, voire très jeunes qui n'ont connu Concorde que par internet ou la télévision mais également beaucoup de personnes qui ont toujours rêvé de voler ne serait ce qu'une fois. Mais pour voler dans cet avion supersonique il fallait sortir les billets et il n'était donc pas accessible à tout le monde.

**You would have thought we had gone back 20 years into the past.**

Certainly, Captain Henri-Gilles Fournier, captain of that final flight on 27 June 2003, had acquired some white hair, but – as he confided to us – if it had been possible, he would not need to be asked to take his place in the cockpit for a new flight with Fox-Charlie, on board which he spent so many hours. Henri-Gilles still holds in his memory his return to the aircraft's birthplace 20 years ago now.

You would have had a dream team since Pierre Grange, airline pilot and test pilot, notably with Concorde, was also present at the event.

The public was not mistaken; and we had young visitors, and even very young visitors, who never knew Concorde except through the internet or television, but equally plenty of people who had always dreamed of flying with Concorde, even if just once. But to fly on this supersonic aircraft you needed plenty of the folding stuff, and therefore it was not accessible to everyone.



### Les bénévoles • Volunteers

Quelques bénévoles de Cap Avenir Concorde font la pause avec F-BVFC.

Some of the Cap Avenir Concorde volunteers take a break with F-BVFC.

Photo: CAC



### Dédicace

Pierre Grange, ancien pilote de Concorde et pilote d'essais, dédicace son livre *Les Défis de Concorde*.

Pierre Grange, former Concorde pilot and test pilot, writes a dedication in his book *The Challenges of Concorde*.

Photo: CAC



### Souvenirs

H G Fournier dédicace les beaux posters de Cap Avenir Concorde.

H G Fournier signs the lovely Cap Avenir Concorde posters.

Photo: CAC



## Concorde F-BVFB

French production aircraft

**Location:** Auto und Technik Museum, Sinsheim, Germany

**Reporter:** Paul Evans

**Date:** 26 June / 26 juin 2023



### The two supersonic airliners • Les deux supersoniques

Concorde F-BVFB mounted on stilts behind his Soviet counterpart, Tu-144 CCCP-77112, on the roof of the Auto und Technik Museum, Sinsheim.

Concorde F-BVFB monté sur pilotis derrière son homologue soviétique, Tu-144 CCCP-77112, sur le toit du musée Auto und Technik de Sinsheim.

*Photo: Paul Evans*

On June 26th of this year, my good friend Stephen Johnstone and I made the trip to Frankfurt to visit the Auto und Technik Museum at Sinsheim, Germany, where Air France Concorde F-BVFB is located.

This trip had been on our “bucket list” for some time, as after visiting aircraft F-BVFB it would leave just the elusive G-BOAE at Barbados to complete our visits of the entire Concorde fleet worldwide.

As with all our supersonic trips, we chose to fly with British Airways from London Heathrow; just seems appropriate, and you usually get a glimpse of the forgotten one, G-BOAB, when you depart or arrive.

On this occasion our trip really did get off to a supersonic start as we were very kindly invited into the exclusive Concorde room at Heathrow terminal 5 by the lovely lady on reception. This was a completely unplanned and wonderful surprise as not only did we get our photo taken by G-BOAF's original nose but also spent several hours enjoying BA's hospitality and service at its very best. A truly wonderful start to the trip.

Upon arrival at the museum, we were warmly welcomed by Holger Baschleben, who aside from his other duties is responsible for Concorde and the Soviet supersonic airliner, the Tu-144. (As a side note, Holger travelled every leg of the journey from Baden Baden to Sinsheim, when the aircraft was delivered, dismantled, and transported via road and river.)

Le 26 juin dernier, avec mon ami Stephen Johnstone, j'ai fait le voyage à Francfort pour visiter le musée Auto und Technik à Sinsheim, en Allemagne, où se trouve Air France Concorde F-BVFB.

Ce voyage était sur notre « liste de choses à faire » depuis un certain temps, car après avoir visité l'avion F-BVFB, il ne resterait que l'insaisissable G-BOAE à la Barbade pour compléter nos visites de l'ensemble de la flotte de Concorde dans le monde entier.

Comme pour tous nos voyages supersoniques, nous avons choisi de voler avec British Airways au départ de Londres Heathrow; cela semble tout à fait approprié, et on a généralement un aperçu de l'oublié, G-BOAB, lorsqu'on part ou on arrive.

À cette occasion, notre voyage a vraiment commencé de manière supersonique car nous avons été très gentiment invités dans la salle exclusive Concorde du terminal 5 d'Heathrow par la charmante dame à la réception. Ce fut une surprise complètement imprévue et merveilleuse car non seulement nous avons été pris en photo avec le nez original de G-BOAF, mais nous avons également passé plusieurs heures à profiter de l'hospitalité et du service de BA à son meilleur niveau. Un début de voyage vraiment merveilleux.

À notre arrivée au musée, nous avons été chaleureusement accueillis par Holger Baschleben, qui, en plus de ses autres fonctions, est responsable du





**A breathtaking view •**

**Une vue à couper le souffle**

A close-up view of both Concorde and the Tu-144 poised in the air, showing the high spiral staircase giving access to FB's interior.

Une vue rapprochée du Concorde et du Tu-144 posés dans les airs, montrant le haut escalier en colimaçon qui donne accès à l'intérieur de FB.

*Photo: Paul Evans*

**Our first sight of F-BVFB**

Just to get this out of the way at the start of our trip report: yes, F-BVFB is out in the elements and as a result could do with a good wash and polish, but aside from that the aircraft really is in great condition both externally and internally.

The first time you ascend the stairs to the rooftop of the museum and are met with the view of both aircraft, it really does take your breath away – they both look spectacular.

As you climb the spiral staircase to access F-BVFB via her rear cargo hold, you begin to realise just how high these aircraft are displayed from the ground and the extremely steep angle they are positioned in.

**Exploring the interior**

Upon entering we “climbed” through both cabins to the forward galley, where Holger very kindly opened the flight-deck for us so we could take a peek inside, shoot some video and also take plenty of photos! This was so unexpected and gratefully appreciated as we both knew that this aircraft’s flight deck is usually off limits.

One interesting thing I noted, which was confirmed by Holger, was that the aircraft still has hydraulic pressure in one of the systems, as it turns out the nose and visor is fully operational using the aircraft’s original systems.

Concorde et du Tu-144, l’avion de ligne supersonique soviétique. (Soit dit en passant, Holger a parcouru chaque étape du voyage de Baden Baden à Sinsheim, lorsque l’avion a été livré, démantelé et transporté par route et par rivière.)

**Notre première vue de F-BVFB**

Juste pour mettre cela de côté au début de notre rapport de voyage: oui, F-BVFB est soumis aux éléments et, par conséquent, pourrait faire l’objet d’un bon lavage et d’un bon polissage, mais à part cela, l’avion est vraiment en excellent état à la fois à l’extérieur et à l’intérieur.

La première fois qu’on monte les escaliers menant au toit du musée et qu’on a la vue sur les deux avions, cela coupe vraiment le souffle – ils ont tous les deux l’air spectaculaires.

En montant l’escalier en colimaçon pour accéder à F-BVFB via sa soute arrière, on commence à réaliser à quelle hauteur ces avions sont affichés depuis le sol et l’angle extrêmement raide dans lequel ils sont positionnés.

**Notre exploration de l’intérieur**

En entrant, nous avons « grimpé » le long des deux cabines jusqu’à la cuisine avant, où Holger nous a très gentiment ouvert le pont d’envol afin que nous puissions jeter un coup d’œil à l’intérieur, et prendre des vidéos



**Le nez**

The nose and visor are operational, as seen in this external and internal view.

Le nez et la visière sont opérationnels, comme on les voit dans ces vues de l’extérieur et de l’intérieur.

*Photo: Paul Evans*



As we returned through the front and rear cabins, as with all Air France Concorde we could not help but notice how bland and aged/tired the cabin fittings are compared to the BA 2001 face-lifted fleet with the part Project Rocket upgrade; the contrast in quality and detail is really apparent.

Throughout the cabins, various seats are set up with dinner services, in-flight magazines, headphones, blankets, etc which is always a welcome touch, although the use on mannequins in these seats and in one of the bathrooms was a bit of a shock!

### The Tu-144

After leaving F-BVFB it was time to walk underneath and ascend into the Tu-144. As you get up close to this aircraft you realise how big it is; it appears far larger than Concorde. Going on board the Tu-144 really is something, as you quickly realise the difference between the aircraft; the similarities end with just the fact that they look vaguely similar in shape.

Once again, we were very kindly granted access on the flightdeck of this aircraft also, and it was in here that one could see just how far advanced and refined Concorde was compared to the Tu-144. It really did look as though this aircraft was rushed into production and came from an era several decades prior to Concorde. We spent around 5-10 minutes on the flightdeck taking plenty of photos and video.

One thing that struck us both was how rickety this aircraft was in the wind compared to Concorde. Walking back "downhill" through both cabins, you could also see that the fuselage was much wider than Concorde.

At this point Holger had to leave us and we were left to explore this wonderful museum at our own pace. The museum is incredible with thousands of cars, motorcycles, helicopters, aircraft, tanks, weapons, even steam trains! You could easily spend a full day here and not see everything.

One thing that we both loved were the array of Air France Concorde spares on display at the museum – full

et beaucoup de photos! C'était tellement inattendu et apprécié avec gratitude car nous savions que le poste de pilotage de cet avion est généralement interdit.

Une chose intéressante que j'ai notée, qui a été confirmée par Holger, c'est que l'avion a toujours une pression hydraulique dans l'un des systèmes, car il s'avère que le nez et la visière sont clairement opérationnels en utilisant les systèmes d'origine de l'avion.

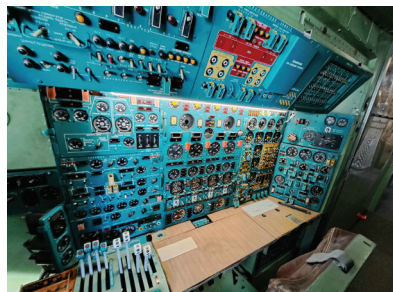
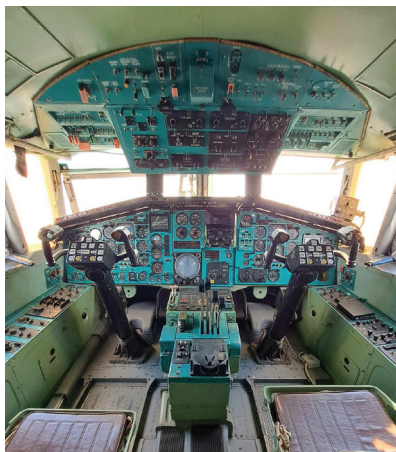
En revenant par les cabines avant et arrière, comme pour tous les Concorde Air France, nous n'avons pas pu nous empêcher de remarquer à quel point les aménagements de cabine sont fades et vieillis / fatigués par rapport à la flotte rénovée BA 2001 avec la mise à jour partielle « Project Rocket » ; le contraste de qualité et de détail est vraiment évident.

Dans toutes les cabines, plusieurs sièges sont installés avec des services de dîner, des magazines de bord, des écouteurs, des couvertures, etc. ce qui est toujours une touche de bienvenue, bien que l'utilisation de mannequins dans ces sièges et dans l'une des salles de bain ait été un peu un choc !

### Le Tu-144

Après avoir quitté F-BVFB, il était temps de marcher en dessous et de monter dans le Tu-144. En approchant de cet avion, on réalise à quel point il est grand ; il semble beaucoup plus grand que le Concorde. Monter à bord du Tu-144 est vraiment quelque chose, car on réalise rapidement la différence entre les avions; les similitudes se terminent par le simple fait qu'ils ont une forme vaguement similaire.

Une fois de plus, Holger nous a donné très gentiment l'autorisation d'accéder au poste de pilotage de cet avion également, et c'est ici que l'on a pu voir à quel point le Concorde était avancé et raffiné par rapport au Tu-144. Il semblait vraiment que cet avion avait été précipité dans la production et provenait d'une époque antérieure à plusieurs décennies avant le Concorde. Nous avons passé environ 5 à 10 minutes sur le poste de pilotage à prendre beaucoup de photos et de vidéos.



### Le Tu-144

Views of the flight deck and cabin. •  
Quelques vues de la poste de pilotage  
et du cabine.

Photos: Paul Evans



undercarriage, turbine blades, reverse buckets, ACU, instruments and of course the four Rolls Royce/Snecma Olympus 593s from F-BVFB, which are dramatically displayed together in a vertical cradle; quite incredible.

### Final thoughts

This visit was a long time coming due to various factors, but it was SO worth waiting for. I would say without any hesitation that aside from The Steven F. Udvar-Hazy Center, Washington Dulles International Airport, Sinsheim is the best museum we have ever visited as it simply has something for everyone: whether you are a Concorde fan, aviation, petrolhead or a scholar of the first and second World Wars, there will be something there for you.

We have already booked our return visit next year, when we will also take in their sister site in Speyer.



### Olympus engines • Moteurs Olympus

A full set of Olympus 593 engines from F-BVFB is dramatically displayed in vertical cradles inside the museum.

Un ensemble complet de moteurs Olympus 593 de F-BVFB est exposé de manière spectaculaire dans des berceaux verticaux à l'intérieur du musée.

Photo: Paul Evans

Une chose qui nous a frappé tous les deux, c'est à quel point cet avion était branlant dans le vent par rapport au Concorde. En revenant « en descente » à travers les deux cabines, on peut également voir que le fuselage était beaucoup plus large que le celui du Concorde.

À ce stade, Holger a dû nous quitter et nous avons eu la chance d'explorer ce merveilleux musée à notre rythme. Le musée est incroyable avec des milliers de voitures, motos, hélicoptères, avions, chars, armes et même des trains à vapeur! On peut facilement passer une journée complète ici et ne pas tout voir.

Une chose que nous avons tous les deux aimée était la gamme de pièces de rechange Air France Concorde exposées au musée – train d'atterrissage complet, aubes de turbine, godets inversés, ACU, instruments et bien sûr les quatre Rolls Royce / Snecma Olympus 593 de F-BVFB, qui sont exposés ensemble de manière spectaculaire dans un berceau vertical; assez incroyable.

### Dernières pensées

Cette visite a été longue à venir en raison de divers facteurs, mais cela valait tellement la peine d'attendre. Je dirais sans aucune hésitation qu'à part le Steven F. Udvar-Hazy Center, à l'aéroport international de Washington Dulles, Sinsheim est le meilleur musée que nous ayons jamais visité car il a tout simplement quelque chose pour tout le monde: que vous soyez un fan de Concorde, de l'aviation, de l'essence ou un érudit de la première et de la seconde guerre mondiale, il y aura quelque chose pour vous.

Nous avons déjà réservé notre visite de retour l'année prochaine, lorsque nous visiterons également leur site jumeau à Speyer.

### Information – websites

Auto und Technik Museum, Sinsheim: [sinsheim.technik-museum.de/en/concorde](https://sinsheim.technik-museum.de/en/concorde)  
Steven F. Udvar-Hazy Center, National Air and Space Museum, USA: [airandspace.si.edu/collection-objects/concorde-fox-alpha-air-france/nasm\\_A20030139000](https://airandspace.si.edu/collection-objects/concorde-fox-alpha-air-france/nasm_A20030139000)

#### France:

Aérosco피아: [www.aeroscopia.fr](http://www.aeroscopia.fr)  
Musée de l'Air et de l'Espace: [www.museeairespace.fr](http://www.museeairespace.fr)  
Musée Delta, Orly: [museedelta.wixsite.com/musee-delta](https://museedelta.wixsite.com/musee-delta)  
Cap Avenir Concorde: [cap-avenir-concorde.fr](http://cap-avenir-concorde.fr)  
APCOS: [www.concordereference.fr](http://www.concordereference.fr)  
Olympus593: [www.olympus593.com](http://www.olympus593.com)