



211



212

“ Concorde a été élaboré pour donner le meilleur de lui-même dans la stratosphère, car c’est dans cette frange de l’atmosphère, qui se situe entre 40 000 et 60 000 ft, qu’il passe le plus clair de son temps en vol. Ses ingénieurs l’ont donc conçu pour que ce soit à Mach 2 que l’avion ait le meilleur ratio consommation-distance parcourue (17 l/100 km par passager sur New York). Plus le Concorde allait vite et moins il consommait. C’était là le secret de la réussite de sa conception car aucun autre avion, même militaire, n’est capable de traverser l’Atlantique en supersonique sans ravitaillement en vol. Pour cette raison, Concorde reste encore aujourd’hui un avion inégalé.

Concorde was intended to express her full potential in between 40,000 and 60,000 ft in the stratosphere, where she spends most of her flying hours. Her creators designed her to reach the optimal fuel consumption per distance travelled at Mach 2 (nearly 15 miles per gallon per passenger between Paris and New York). The faster Concorde went, the more efficient was her fuel consumption. No other aircraft, even military, can cross the Atlantic at supersonic speed without in-flight refuelling. This is the reason why the development of Concorde has been such a success and remains unequalled. ”

FRANÇOIS ADIBI, OFFICIER PILOTE DE LIGNE SUR CONCORDE, DE 2001 A 2003. FIRST OFFICER FROM 2001 TO 2003.

[211] F-BTSD, 02/2002, Châteauroux.  
Entraînement de qualification des équipages Air France.  
Air France flight crews' qualification training session.

[212] F-BVFC, 2002, Paris-Charles de Gaulle.  
Décollage de la piste 08 gauche du vol AF002 vers New York.  
Flight AF002 to New York at take-off from runway 08 Left.

[213] G-BOAE, 21/09/2003, Heathrow.



213