

HISTOIRE D'UNE TENTATIVE DE RECORD

15 décembre 1980, New York Paris en 3h08.



Dans Mach 2.02 N°34, Didier Le Chaton nous contait un retour New York à vitesse record un 24 décembre. Aujourd'hui, c'est Alain Bataillou qui nous explique sa tentative, un 15 décembre, toujours dans ces derniers mois de l'année où les vents d'ouest sont très forts dans la stratosphère.

Ce vol a fait l'objet de transports d'aérogrammes attestant de la performance et cet article est paru dans la revue du Club Philatélique Concorde.

**Par Alain Bataillou
Pilote Concorde Air France
1975 – 1982**

Le 14 décembre 1980, M. Butel Commandant de bord, M. Poulain Mécanicien Navigant (OMN) et moi même comme Pilote, nous assurons le vol AF 001, avec le Concorde F-BVFC, de Roissy à New York. L'équipage PNC se compose de Bernard Betty en CCP, Martine Taillandier en hôtesse et en stewards Jacques Bidaud et Alain Polverelli. Je n'ai pas le nom des 2 autres PNC ! Au niveau de la préparation du vol à Roissy, nous prévoyons un très fort vent contraire : en moyenne 85 nœuds, soit environ 150 km/h de face, avec des pointes à 200 km/h. Après avoir pris un maximum de carburant (96,4 tonnes, soit environ 120000 litres de kérosène) nous trouvons en effet, pendant le vol, les forts vents prévus, Nous atterrissons en 31R à Kennedy ce qui nous donne un temps de vol de 3h38. Nous arrivons au parking avec 12,4 tonnes et 1 minute de retard sur l'horaire, 13h46 pour 13h45 TU !

Le lendemain, 15 décembre, lors de la préparation du vol retour New York Paris avec le F-BTSC nous constatons avec plaisir que le vent est toujours là. Estimant que nous avons quelques chances d'améliorer le record de durée du vol (qui était à cette époque de 3h06) nous demandons officiellement que les heures de décollage et d'atterrissage soient enregistrées en vue de l'homologation. Les contrôleurs de Kennedy sont très intéressés et vont noter le lever des roues au décollage en observant avec des jumelles !



**Michel Butel Serge Morrisset
Gilbert Barbaroux**

Avant de monter dans l'avion, je cours faire apposer un cachet du jour de New York sur 10 aérogrammes : inutile de chercher un bureau de poste dans l'aérogare de New York Kennedy, c'est le coiffeur de l'aéroport qui vend les timbres et met les cachets sur les lettres ! A cette époque en tout cas !



**Raymond Machavoine Lucien Ravera
Claude Poulain**

Nous décollons de New York à 18 heures 17 minutes et 45 secondes TU, heure transmise par la tour de contrôle, et après un virage à gauche vers la mer nous commençons l'accélération vers Mach 2. Près de New York, sur la route directe, existe une zone interdite utilisée par les avions militaires U.S. que l'on nous autorise quelquefois à traverser, ce qui nous fait gagner 5 ou 6 minutes de vol. Hélas, malgré nos

TEMOIGNAGE

demandes aux contrôleurs américains, c'est impossible aujourd'hui ; nous faisons le tour de la zone. En atteignant Mach 2, nous trouvons les forts vents de la veille: notre vitesse sol augmente et se maintient pendant 2 heures au dessus de 1200 nœuds (2230 km/h) avec un maximum à 1266 nœuds (2350 km/h). Je n'ai jamais volé aussi vite durant mon existence !

Comme prévu le vent faiblit un peu vers la fin du vol de croisière, à l'approche de la Manche. Pour prolonger au maximum le vol supersonique, nous modifions un peu notre route, rentrons en France par Kilo, Delta et Dieppe : j'ai noté début descente 1 mn après Kilo soit 75 nm avant Delta, et nous ne revenons en subsonique qu'au voisinage des côtes françaises, dans la région de Dieppe. Les contrôleurs français de la navigation aérienne sont au courant de notre tentative et ils nous aident au maximum en nous laissant prendre le cap directement sur Roissy : deuxième « pépin », un fort vent d'ouest souffle sur l'aérodrome et nous devons faire un tour de piste, ce qui nous coûte encore quelques minutes. Les 8 roues du Concorde F-BTSC touchent la piste à 21 heures 25 minutes 45 secondes TU, heure annoncée par le contrôleur de la Tour de Contrôle : 3 heures 08 minutes de vol ; c'est manqué de 3 minutes ! Nos 80 passagers sont mis au courant et sortent ravis de l'avion car nous mettons l'heure bloc à 21h29 TU pour un horaire à 21h45 !



**Alain Bataillou en décollage
« type New York » lors de son
entraînement à Montpellier sur le
F-BTSC justement !**

A noter que nous avons pris 84 tonnes de carburant au départ de JFK et il nous reste au parking 13,5 T. Consommations :: 84 tonnes pour aller et 70,5 au retour !

J'ai écrit à l'époque « Je suis convaincu que le « mur » des 3 heures de vol New York Paris sera passé. »

PS : 8 jours après, le 23 décembre 1980, un autre équipage, MM Caillat, Guégan et Frot, bat le record en 3 heures 02 minutes.

Alain Bataillou



**Un des 10 aérogrammes commémorant la tentative.
Cachet de départ en rouge : JAMAICA NY STA – DEC 15 1980
Cachet d'arrivée: AEROPORT CH DE GAULLE - AN2 – 15-12-1980
Signature des 3 membres d'équipage technique**