

## LES PLUS LONGS VOLS DU F-BTSC ENTRE 1975 ET 1998



**Par Edouard Chemel  
Commandant de bord Concorde**

**J**e vous invite à la découverte ou un rappel de mémoire des vols record du Concorde F-BTSC au dessus de l'Atlantique Central et Nord. Ces traversées nous permettront de visiter notre famille et de revivre les grands moments de notre machine.

De grands moments de ma vie ont été partagés avec André Duchange, Pierre Dudal et Jacques Moron, je leur consacre des encadrés.



**Vol d'essais N° 2 du F-WTSC le  
5 février 1975 il atteint Mach 2.04**



**Retour du vol papal, le SC survole Djibouti  
encadré par 4 Mirage de l'escadron Vexin.**

### Voici les vols du Concorde 203 qui sont présentés :

- Vol du 2 janvier 1998 entre La Barbade et London Gatwick
- Vols du 29 mai, du 10 juillet 1976 et du 23 février 1980, réalisés entre Caracas et Paris.
- Vol du 20 mars 1975 : le 203 encore immatriculé F-WTSC, en boucle de Toulouse à Toulouse fait le plus long vol subsonique jamais réalisé par un Concorde.

### Présentation du Concorde 203

- **Aérospatiale Essais en vol. Numéro de série 203.**  
Roll-out : 22 décembre 1974. Immatriculé F-WTSC, il effectue son 1er vol le 31/01/1975.  
Réimmatriculé F-BTSC le 27 mai 1975, il fait une grande partie des vols d'endurance. Il a réalisé aux essais en vol et pour l'endurance 173 vols dont 160 supersoniques pour un total d'heures de vol de 505 heures dont 316 à vitesse supersonique.
- **Air France Exploitation. Immatriculation F-BTSC.** 11.948 heures de vol et 4.859 atterrissages  
Destiné à la PANAM, le SC est livré à AF le 16/01/1976  
Il réalise les 3 records de distance de 1976 et 1980, décrits dans les pages suivantes. Après l'abandon des lignes vers l'Amérique du Sud, il est mis en stockage le 01/11/1982 et reprend les vols le 28/04/1986.  
Il a tourné un film avec Alain Delon et transporté Valéry Giscard d'Estaing et François Mitterrand. Il a fait voler le Pape Jean-Paul II plus vite que le son d'une cloche entre l'île de la Réunion et Lusaka.  
**Il a réalisé deux tours du monde :**
  - TDM N°11. pour American Express Allemagne. départ le 22/11/1988. Commandant Edouard Chemel. 54.000 km en 39h13 dont 14h56 supersonique.
  - TDM N° 33 AF pour INTRAV USA, départ le 08/10/1999. Commandant André Verhulst. 59.095 km en 40h25 dont 17h47 de supersonique

## TEMOIGNAGE

### LE RECORD DE DISTANCE DU F-BTSC LE 2 JANVIER 1998 7365 km AVEC 100 PASSAGERS A BORD.



#### **Air France ouvre la route de la Havane**

C'est le premier atterrissage d'un Concorde sur l'aéroport José Martí de La Havane. Ce vol sert de prélude à l'ouverture dans six mois, en juin 1998 par Air France, d'une ligne aérienne hebdomadaire vers Cuba en B-747 ; en échange la compagnie Cubana de Aviacion peut ouvrir une liaison vers la France.

Le commandant Claude Hétru est aux commandes du Sierra Charlie pour un périple qui va le conduire de Paris à La Havane en passant par Londres Gatwick, Lisbonne et La Barbade. Le retour vers Paris fait escale à La Barbade et à Londres.

Ce vol historique est affrété par le groupe cubain Havanatour et l'agence londonienne Superlative Travel. Une centaine d'hommes d'affaires britanniques sont à bord, ils se rendent à Cuba pour étudier d'éventuels investissements sur l'Île.



Concorde se pose à la Havane le 31 décembre, Fidel Castro assiste à l'atterrissage. Il est de très bonne humeur et demande au commandant de visiter l'avion. Claude Hétru le guide au poste de pilotage, l'installe sur son siège. Après la visite de la cabine le commandant le fait sortir sur l'aile pour découvrir la beauté de Concorde.

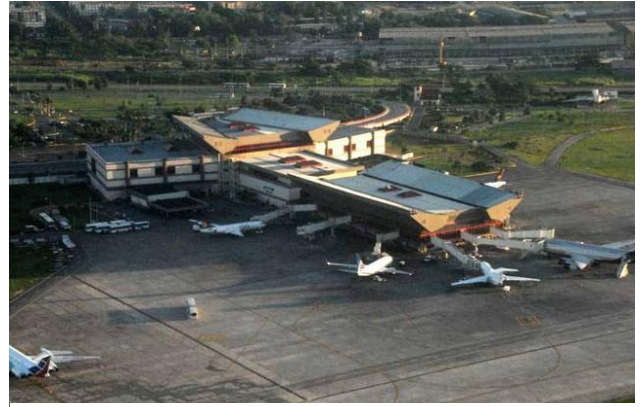
**Disons que l'accueil de Fidel Castro était révolutionnaire.**

## TEMOIGNAGE



**L'équipage sur la passerelle**

Le retour de La Barbade vers Londres Gatwick a lieu le 2 janvier 1998, c'est le vol record de distance. Ce vol direct de 7.365 km, 1.380 km de plus qu'un New York, est parfaitement réussi.



**Le terminal José Martí à la Havane**



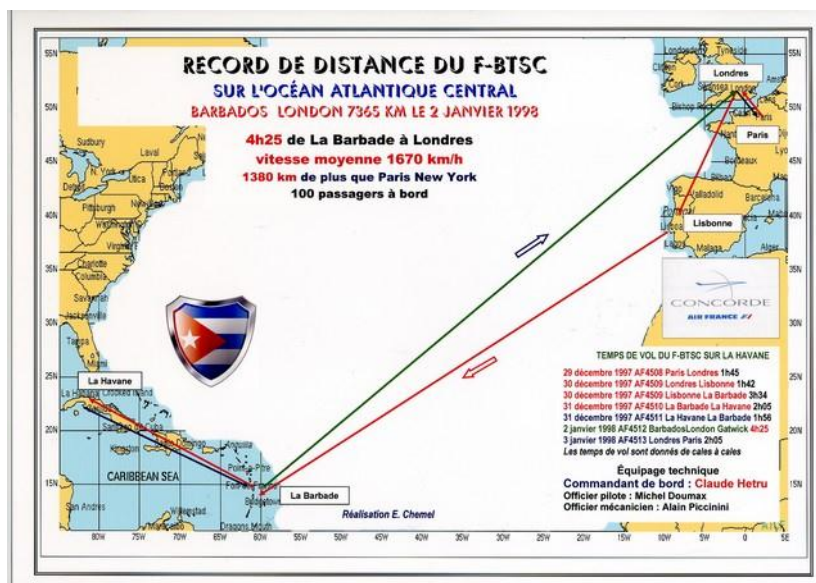
**Le SC fête la nouvelle année 1998 à Barbados**

Le contrôle de Londres sait que le SC réalise son plus long vol, il autorise une approche directe. Il fait un temps superbe.

A l'atterrissage Piccinini annonce : « il reste plus de 6 tonnes de carburant ».

**Équipage technique** : Claude Hétru, Michel Doumax, Alain Piccinini (haut gauche sur la photo).

**Équipage de cabine** : C/C Éric Lerebourg.



## TEMOIGNAGE

### LES 3 VOLS RECORD DE DISTANCE SUR LA LIGNE CARACAS PARIS LE MEME CONCORDE - LE 203 F-BTSC

#### **1<sup>er</sup> vol Caracas – Paris, le 29 mai 1976 réalisé par André Duchange.**

Au vu des conditions météo médiocres à Santa Maria, le Commandant André Duchange décide de réaliser la liaison Caracas-Paris sans escale. Les 8015 km, 1915 km de plus qu'un Paris-New York ont été couverts en 4h19, dont 3h37 en supersonique, soit à la vitesse moyenne de 1857 km/h. Toutes les conditions favorables étaient réunies avec une température de l'air en croisière de 10° inférieure aux valeurs habituelles et le temps était magnifique sur l'Europe.

Le F-BTSC sera alors baptisé Spécial Caracas par les mécanos de Roissy.

**Alain Bataillou vous donne joliment tous, tous les détails de ce vol mémorable sur : [lesvolsdeconcorde.com](http://lesvolsdeconcorde.com).**

Le vol Caracas Paris AF 200  
Temps bloc : 12h58 17h32 soit 4h34  
Temps de vol : 13h07 17h26 soit 4h19  
Supersonique : 3h37  
Masse décollage 176.600 t  
Carbu décollage : 94,5t - atterrissage 5t  
Vitesse moyenne : 1857 km/h

#### **Équipage**

**André Duchange (1er vol lâché Concorde)**

**Alain Bataillou Copi, René Duguet méc**

Chef de Cabine : Jacquin Henri

Hôt : Hafner Françoise, Marchegay Chantal

Stew : Corcessin Jean, Leblanc Albert



J'ai volé souvent avec André en mars 1951 ... à bord de Caudron Goéland et de DC-3. Il était en stage CdB et moi radionavigant stagiaire. Bien avant Concorde, il pratiquait déjà une contorsion incroyable pour réduire sa très grande taille et la placer dans le minuscule poste de pilotage de ces avions toujours en approche « sous capote » aux instruments. Le radiotélégraphiste en cabine criait les QDM.

Dix ans après, nous avons partagé le bonheur de l'affectation à Pointe-à-Pitre, lui sur Boeing 707 pour les vols Quito-Lima et moi sur DC-4 au réseau local. À bord de son bateau haute performance doté d'un très gros moteur, nous faisons des sorties vers Marie Galante.

Avec son sourire permanent, discret et malicieux, il s'amusait de me voir submergé par les vagues de son jouet qu'il avait baptisé, « Coromon » peint sur la coque !!! (voir l'album de la comtesse).

Nous avons partagé des moments chaleureux en famille, le soir autour de « parillas » qu'il organisait avec Brigitte, son admirable épouse. J'étais le parrain de sa fille devenue, elle aussi, Pilote de Ligne.

En préparant « Chronique de l'aviation », je lui ai dit, un jour, avoir découvert un Duchange, très célèbre adjudant-pilote, tout au début de l'armée de l'Air. Il a répondu avec le sourire de la photo : « C'était mon père » ; photo qu'il avait prise en octobre 1981 avec comme légende au dos : *auto portrait*.

#### **2<sup>ème</sup> Caracas Paris le 10 juillet 1976 réalisé par Pierre Dudal et Jacques Moron**

**Équipage** : Pierre Dudal Cdb Chef-pilote, Jacques Moron Cdb en place copilote et André Blanc mécanicien. Le SC quitte le parking de Maïquetia à 12h55 GMT, avec 56 passagers à bord. À 17h12, Concorde touche des roues à CDG, et arrive au parking à 17h19. Il reste 7 tonnes 8 de carburant à l'atterrissage. Vol de 4h07 pour couvrir 7 790 km - le temps bloc-bloc est de 4h24.

Dudal a réalisé la liaison avec une entrée par la verticale de Nantes. Après évaluation du vol le Chef-pilote prendra la décision d'interdire la liaison directe.

Avec dix minutes de moins que Duchange, ces vols ont fait une petite histoire. André Duchange m'a écrit un jour ces quelques mots « Moron a dit que je n'avais que 6 tonnes à l'arrivée ! ».

Lors d'une remise de diplômes de records homologués FAI à l'Aéro-Club de France, Pierre Debets a dit « la performance dépend plus de la météo que du pilote ». (Sourire du président Galichon d'Air France).

## TEMOIGNAGE



### Jacques Moron

J'ai appris le métier de pilote à Air France, début 1955, en stage sur le monomoteur Morane 733 « Alcyon » à St Cyr. J'ai eu la chance d'avoir comme instructeur un pilote talentueux, très patient et surtout généreux.

Son métier était partagé entre le Languedoc 161 sur l'Europe et les séries de *loopings*, *vol dos*, *huit paresseux en Morane*. Après une séance de vrilles, il me dit « on a encore droit à un vol, tu décolles pour terminer ton stage en beauté ». Cette dernière séance en cadeau est un de mes plus beaux souvenirs. Il a fait son dernier vol New York Paris le 25 novembre 1981. Le 19 avril 1983 il participe à la première cérémonie de remise d'insignes 1.000 heures de vol Concorde. Il a fait 18.200 heures de vol dont 1.970 sur Concorde.

### Pierre Dudal

Premier pilote de ligne qualifié « pilote d'essais » il a participé aux vols d'essais pour le CEV (Centre d'essais en vol) et, à Air France, il a réalisé les premiers vols réguliers vers Rio, Washington et New York.

Il est chef pilote Caravelle en 1961. Au cours d'un vol de contrôle à Lille, il me qualifie « Caravelle » sur laquelle j'allais passer 6 ans et faire 2.655 hdv.

Le 25 août 1960, au cours d'un vol de réception chez Sud, une décompression importante à 35.000 pieds fait perdre connaissance à tout l'équipage ; seul à réussir à s'alimenter en oxygène, il réussit à stabiliser la machine à 14.000 pieds en sauvant ainsi la Caravelle et l'équipage.

Le 23 octobre 1969, en vol sur le Mirage IV du CEV pour l'étalonnage de la perche de nez de Concorde, il s'éjecte avant le crash du Mirage. Ses vertèbres tassées vont le contraindre à prendre sa retraite en 1978.

J'ai toujours eu une très grande admiration pour Dudal, sa rigueur et sa carrière foisonnante.



### 3<sup>ème</sup> vol Caracas – Paris le 23 février 1980 réalisé par Jean-Paul Le Moël sur le SC

Dudal est contraint de prendre sa retraite en 1978, pour des raisons de santé. Le Moël le remplace à la tête de la division Concorde. Sur ce vol de 4h37 bloc-bloc, son copilote est Dubreucque Alain, *comme Bataillou !* et son mécanicien Claude Poulain qui sera également en fonction sur le dernier vol Caracas.

Je n'ai malheureusement pas pu retrouver tous les détails de cette liaison, une chose est sûre le SC s'est offert ces trois traversées avec très peu de minutes d'écart sur un temps qui comprenait le roulage au sol.



Le petit bâtiment de bois qui sert d'aérogare est resté le même depuis 30 ans et l'essence des moteurs à pistons est remplacée par du Jet A1 le fuel du supersonique.

A Caracas le 27 mars 1982, le mécanicien de piste, pouce levé, salue le F-BVFB. Deux minutes plus tard le commandant Pierre Debets décolle le Fox Bravo pour le dernier vol Caracas-Paris régulier d'Air France.

Copilote : Jean Michel Proust  
Mécanicien : Claude Poulain

## TEMOIGNAGE

### LE VOL LE PLUS LONG... TOULOUSE – VERTICALE de REYKJAVIK - TOULOUSE

Vol 21, le 20 mars 1975, le Concorde 203 F-WTSC réalise le plus long vol subsonique jamais réalisé par un Concorde.



#### TOULOUSE - CÔTE D'ISLANDE - TOULOUSE

Vol d'essais en croisière poursuivi jusqu'à épuisement du carburant dans le réservoir nourrice du réacteur n°1 et de l'arrêt de ce moteur.

Croisière : subsonique ascendante  
entre 26.000 et 37.000 ft  
Vitesse : Mach 0.93  
Temps : Bloc 6h28 dont 6h15 de vol  
Distance : 5.250 km.  
Carburant : lâcher des freins : 90,2 t  
5.000 ft verticale Toulouse : 9,7 t  
Masses : décollage : 171.145 t  
atterrissage : 87.975 t  
consommation carburant : 83.170 t  
Livret vol : à l'arrivée, le SC totalise :  
57h30 de vol dont 23h46 de supersonique

#### Équipage :

Jean Pinet, pilote d'essais, place gauche.

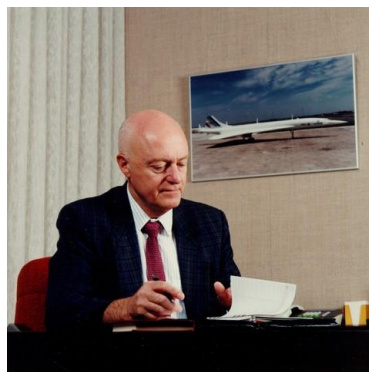
Jacques Schwartz, commandant de bord Air France, place droite.

Ugo Venchiarutti « Totor », mécanicien navigant d'essais, poste mécanicien.

Victor Cappoen, mécanicien navigant Air France, jump seat.

Bernard Kamps, mécanicien navigant d'essais, strapontin du poste.

Claude Durand, ingénieur navigant d'essais, mini-poste ingénieur en cabine.



**Jean Pinet**, patron d'Aéroformation, il est dans son bureau orné de la photo du 201 F-WTSB. Il a fait son dernier vol et celui de cet avion le 19 avril 1985 de Châteauroux à Toulouse. Né en 1929, il est passé par les Arts et Métiers, Sup'Aéro, l'Armée de l'Air comme pilote de chasse, le CEV en qualité d'Ingénieur d'essais et engagé pilote d'essais Concorde par Turcat le 1<sup>er</sup> octobre 1965. Exactement 4 ans après, il pilote le proto 001 qui atteint M 1.05 le 1<sup>er</sup> octobre 1969 ! Tous les stagiaires Concorde ont apprécié sa courtoisie, son savoir, ses petites moustaches et son élégante calvitie. Il a fait plus de 6.000 Hdv dont 1.149 à bord de Concorde.

**Jacques Schwartz** a débuté le stage au sol Concorde le 17 février 1975 et fait son 1<sup>er</sup> vol le 22 avril 1975.

Il a eu l'honneur de faire le tout premier vol commercial Concorde de Paris à Berlin le 17 janvier 1976. Au retour du 1<sup>er</sup> Rio Paris, il est invité, avec son équipage, par Giscard d'Estaing.

Un de ses plus beaux vols : le Paris Colombo Manille en octobre. L'ouverture de New York en 1977 et le premier vol de la Braniff en 1978 figurent parmi ses grandes premières. Il termine sa brillante carrière avec 1.815 Hdv Concorde.



## TEMOIGNAGE

Le 23 mars 1975 le F-WTSC va entrer comme prévu en chantier à la fin du mois afin de subir un contrôle général et recevoir l'équipement commercial pour la campagne d'essais « en route ». Il sera doté d'équipements d'enregistrements et d'un mini-poste pour l'ingénieur navigant, occupé pendant le vol par Claude Durand, ingénieur navigant d'essais.

Des techniciens de l'Aérospatiale, de la Snecma, d'Air France et des services officiels sont à bord en plus des six membres d'équipage technique. Pour prendre en compte ces équipements et personnels techniques, la cabine est limitée à 72 sièges. Des invités sont à bord, 20 pour Air France et 19 pour l'Aérospatiale.

La cabine avant, le Salon « Champs Elysées », comporte 20 sièges, la cabine centrale « Tuileries » 24 sièges et la cabine arrière 28 sièges.

Le tout dernier vol d'essais du F-WTSC est le n° 32 du 25 mai 1975. Il a pour mission de faire une mesure de performances et de consommations en atmosphère chaude vers l'Islande et froide vers les Canaries avec les 72 passagers à bord.

Après ce vol il sera immatriculé F-BTSC



**Le Salon « Champs Elysées »  
20 sièges de cuir**



**Cabine centrale « TVILERIES »  
24 sièges de toile**



**Mini poste de  
l'ingénieur navigant d'essais**



**Cabine arrière « LOUVRE »  
28 sièges de toile**



Ces pages ont été consacrées au premier Concorde destiné à une compagnie aérienne. La période des vols d'endurance a été riche en émotions ; au cours de toutes ces lignes et toutes ces photos rares de l'époque, j'ai pensé à toutes les équipes Concorde. Elles ont réalisé 125 vols, parcouru 592.000 km en 305 Hdv et pris soin de 4.680 passagers.

Ces souvenirs de « cabine » rappelleront à tous les PNC le bonheur d'avoir été les premiers à organiser le service Concorde, la référence pour Air France ...

Sierra Charlie a tragiquement terminé sa carrière le 25 juillet 2000 à Gonesse ; avec vous tous, je partage la cruelle injustice de l'histoire de cette machine.

**Edouard Chemel**