

RECORD DE VITESSE AUTOUR DU MONDE VERS L'OUEST

12 et 13 octobre 1992



**Par Claude Delorme
Ancien Chef de Division Concorde**

Ce modeste exposé se voudrait un hommage à nos chers disparus : **Jean Escuyer** instructeur OMN, **Jean Marcot** OPL et tout récemment **Jean Boyé** CDB. Ils représentent une relève complète d'équipage technique sur ce vol spécial. Leur départ nous renvoie aux souvenirs merveilleux de leur présence parmi nous et tout particulièrement lors de la préparation et la réalisation de ce tour du monde initialisé par une lettre que Monsieur Donald **Pevsner** m'adressa directement à la Division **Concorde**, parallèlement à la demande officielle formulée auprès de la Représentation Amérique Nord. Le projet consistait à effectuer un vol commémoratif de la découverte de **l'Amérique** par Christophe **Colomb** pour le 500^{ème} anniversaire le 12 octobre 1992, poursuivi vers l'ouest en vue de battre un record de vitesse, détenu par un **Gulfstream 4** depuis juin 1987, et donc inscrit au **Guinness Book** des records. Le vol réalisé sous le même soleil s'appellerait **Sunchaser One** (chasseur de soleil 1).

Avocat d'affaires à **Miami**, Donald **Pevsner**, passionné de **Concorde**, avait créé sa propre agence de voyage (**Concorde Spirit Tours**) pour organiser des vols spéciaux et promouvoir notre bel oiseau blanc. En fin connaisseur des spécificités de notre avion, son bonheur était de commenter les différentes phases du vol à ses passagers avec l'enthousiasme d'un passionné. Il utilisait habituellement les services de la **British Airways**, mais lors d'un dernier vol sur cette compagnie, le ressenti en cabine, dû à la délamination d'une partie de la gouverne de direction, l'incita sans doute à se tourner vers nous car il stipulait dans sa lettre que nous devions nous engager à ce que cela ne se produise pas lors de ce futur tour du monde ! Je vous laisse imaginer le type de réponse à adresser à un avocat, américain de surcroît ! Ce ne fut cependant pas le principal obstacle à la réalisation de ce vol.



Monsieur **Pevsner** avait besoin d'une réponse rapide de la faisabilité de son projet et du détail de sa réalisation pour lancer l'information à ses futurs clients. Nous étions alors en novembre 1991. L'homologation d'un record de vitesse autour du monde impose de parcourir une distance supérieure ou égale à la longueur d'un parallèle des tropiques ; soit 36.784,32 km .Elle sera délivrée par la Fédération Aéronautique Internationale (FAI) dont L'Aéroclub de France est un membre actif qui désignera le chronométrateur officiel à bord en la personne de son Président, Monsieur Pierre **Chanoine**, ancien chef PN CDB sur **Concorde**. Il signera le rapport final transmis à la FAI. De plus, l'équipage technique doit assurer tout le vol.



Le précédent record vers l'ouest détenu par le Grumman Gulfstream G-4 en juin 87 piloté par Allen Paulson directeur du programme Gulfstream était homologué en 45h25m10s sur une distance de 36.832,44 km et 4 escales. Départ du Salon du Bourget.

Equipage du Gulfstream G-4 : Copilot John Samalankas, Capt Allen Paulson, Capt Bob Smyth, Copilot Jef Bailey.

La contrainte de temps nous orientait vers un parcours essentiellement océanique pour favoriser le vol supersonique, en réduisant le plus possible les portions de trajets nous obligeant à rester en subsonique. Les vents d'ouest étaient très pénalisants aux altitudes praticables pour ce vol. Les aéroports à choisir devaient se situer en bordure de mer afin de nous soustraire à l'arrivée comme au départ à l'obligation de la protection contre le bang sonique. Une île étant la plateforme idéale ! Le temps d'escale raisonnablement évalué à 1h30 devait permettre aux passagers de débarquer pour un accueil spécifique à chaque pays, d'assurer la maintenance et les pleins, le nettoyage de la cabine et le chargement des prestations.

TEMOIGNAGE

La proximité maritime nécessaire nous rapprochait curieusement de l'élément de prédilection de celui que nous allions honorer. Christophe **Colomb** !! Explorateur au service du Portugal, marié à une portugaise. **Lisbonne** s'imposait forcément comme point de départ et de retour, en direction de **Saint Domingue**, escale du second voyage du navigateur. Nous rejoindrions au plus vite le Pacifique par **Acapulco** en contournant **Cuba** avant le grand saut vers **Honolulu** ensuite **Guam**, île américaine au beau milieu de ce vaste océan, **Bangkok**, **Bahreïn**, en évitant l'Inde dont le survol en supersonique n'est jamais accordé, et retour à **Lisbonne** en louvoyant au-dessus de la Méditerranée. Ce parcours nous donnait, en première approximation, une distance de plus de 40.000 km et une durée globale d'environ 34 heures ce qui remplissait tous les impératifs du challenge.



Restait l'essentiel. Coordonner les actions à entreprendre avec les services de la Compagnie, négocier avec les différentes autorités concernées et services officiels (Ambassades, DGAC, Contrôles Aériens) et définir avec précision les éléments du voyage. Travail d'équipe bien évidemment !

En premier ! Proposer la composition de l'équipage et la répartition des tâches à bord pour ce vol dépassant les conditions habituelles. L'autorisation nous a été donnée pour 2 CDB se répartissant les étapes à tour de rôle; 3 OPL avec changement au cours du vol afin que ce soit le même qui assure la liaison avec le contrôle aérien pour l'arrivée et le départ de l'aéroport concernée ; 3 OMN, celui assurant le prochain décollage venait seconder le précédent en fin de vol pour une prise de contact avec la machine et prenait la relève au sol pour assurer la visite prévol intérieure et le décollage ; la prévol extérieure étant effectuée par la future relève. Protégé par un rideau, un espace de repos serait aménagé à l'arrière de l'appareil comprenant deux couchettes (des civières) neutralisant 20 sièges.

Il restait 80 places disponibles pour les passagers de M. **Pevsner**. Etant convenu qu'ils seraient sans bagage de façon à laisser un poids disponible pour embarquer un lot de bord à définir en fonction de la masse maximale au décollage la plus pénalisante compte tenu des températures extrêmes prévues sur l'aéroport le plus restrictif.

Pour la liaison avec les différents services de la compagnie il convenait de nommer les participants à ce vol ; Jean **Boyé** et moi-même, Jean **Marcot**, Éric **Célérier**, Patrick **D'Haussey**, Claude **Poulain**, Jean **Lombart**, Jean **Escuyer**.

Jean **Boyé**, Cdt de bord, qui n'a jamais voulu s'engager comme instructeur sur notre avion, mais toujours disponible pour superviser les aspects techniques des vols spéciaux en liaison avec M. **Dang Meo-Ty**, plus communément appelé **Monsieur Ty**, attaché au service DONI, dont la rigueur, la précision de ses préparations de vol, la disponibilité et l'extrême gentillesse sont toujours dans nos esprits et nos cœurs ! Jean a mis tout son professionnalisme à définir les routes et les trajectoires de départs et d'arrivées et l'accessibilité des dégagements en tout point du trajet. Enorme travail !

Jean **Marcot**, Copilote, déjà engagé à la Division pour effectuer certaines phases de simulateur lors des stages de qualification, s'est chargé de négocier avec les différents contrôles aériens les trajectoires et les profils de départ et d'arrivée nous permettant de perdre le moins de temps possible. Une précédente expérience lors d'une arrivée à **Honolulu**, justement, où le contrôleur aérien nous a défini trois circuits d'attente distincts pour perdre notre altitude, alors que nous pouvions nous poser en direct, justifiait la nécessité d'informer tout le monde des performances de Concorde. Jean s'est chargé de cela avec le tact et la délicatesse que nous lui connaissions. Le raffinement qu'il apportait dans toutes ses actions le poussa à suggérer et obtenir que ce vol porte l'identification AF 1492. Éric **Célérier** et Patrick



**Espace repos, entre Honolulu et Guam.
Moment de connivence avec Jean Marcot.
Claude Poulain en arrière-plan.**

TEMOIGNAGE

D'Haussey également Copilotes l'ont épaulé avec l'efficacité de leur grand professionnalisme et le plein engagement dans ce projet. Patrick a rédigé un petit fascicule épatant relatant ce périple dont je me suis inspiré pour rafraîchir une mémoire un peu ancienne de vingt-deux ans....déjà !

Claude **Poulain** , chef mécanicien de la division, Jean **Lombart**, instructeur, le plus ancien sur **Concorde**, Jean **Escuyer**, instructeur, se sont chargés de la liaison avec la Division du Matériel pour choisir l'appareil le plus apte à effectuer le vol à cette date-là, la provision des pièces détachées à embarquer en lot de bord et celles à mettre en place et de l'assistance dans les escales. Il fut très vite décidé d'intégrer à l'équipage trois chefs contrôleurs spécialistes, Messieurs, Jean-Luc **Chabot**, Jean-Pierre **Laurens**, Michel **Rémond**. Ils occuperaient à bord des sièges dans l'espace repos.

L'Encadrement du Personnel Commercial désigna les équipes pour assurer le service Concorde sur toute la durée du vol. Une fois déterminé l'horaire des étapes, il décida, en coordination avec le service hôtelier le type de prestation à servir et la mise en place de celles-ci dans les escales. A part la première étape, les équipes PNC en effectueront deux. Mises en place la veille, ces relèves auront pour mission de vérifier le contenu des prestations précédemment acheminées dans le but de ne prendre aucun retard pour le chargement à bord et pour une raison sécuritaire afin de prévenir un acte de malveillance .

Aucune des escales prévues n'était équipée pour recevoir **Concorde !!!** Ce fut l'expérience inimaginable de M. Pierre **Masquelier** et son engagement absolu qui nous a permis d'y être accueillis et traités mieux que partout ailleurs. Avec M. Michel **Colsy** c'est un travail remarquable d'efficacité accompli. Ils ont certainement plein de choses à raconter concernant ce vol record

Record ! Voici bien le terme qui me donna le plus de difficultés, car il sous-entend, pour la plupart, un dépassement des limites, une prise de risque inacceptable pour un vol commercial. Il n'est pas évident, non plus, de comprendre que la meilleure utilisation de notre fabuleux avion se situe à la limite supérieure de son domaine de vol ! Qu'au-delà ce n'est pas permis et de toute manière borné par une série d'alarmes sonores, et qu'en deçà la réussite du vol est compromise par une consommation excessive ! Nous étions les premiers à la Compagnie à entreprendre un record de vitesse, et les réticences des milieux décisionnels de la compagnie, bien compréhensibles. Jusqu'au dernier moment, le doute subsistait. La veille de la mise en place sur Lisbonne, le Président Bernard **Attali** m'avait convoqué pour que je m'engage personnellement à ce qu'aucun risque ne soit pris au cours de cette tentative. Je voudrais ici faire part de ma conviction du travail très discret de persuasion entrepris par M. **Vautier**, Directeur Général des Affaires Techniques, pour déclencher le feu vert, finalement obtenu le 21 septembre 92. Bien tard, de l'avis de M. Pevsner qui n'avait pu, au final, proposer que 37 passagers.

Notre dynamique chef d'escale à JFK, M. Bernard **Morel** trouva 11 passagers supplémentaires. Avec 22 invités d'Air France (12 journalistes et 10 Personnalités de la Cie) le nombre de nos passagers s'établira en tout à 70 ! Parmi les invités Cie, le Docteur Madame Marie Claude **Le Buisson**, responsable de notre service médical, chargée de constater l'efficacité d'une méthode de relaxation que deux de nos copilotes avaient accepté de tester après un stage suivi en milieu hospitalier. Elle pourrait, bien entendu, apporter à tous des soins si nécessaire. Ce ne fut heureusement pas le cas. Notre ami, M. Michel **Polacco** journaliste expert en aéronautique couvrira, en continu, l'info sur France Inter. Un copilote disponible se chargeant de la liaison radio possible en fonction de notre position géographique. Aucune publicité ne fut faite avant ce vol ! Après ... un clip de 3 minutes projeté sur les écrans de tous nos avions relatait la performance ! 40.400 Km en 3 min ; on frise le Mach 11 ...

Nos passagers payants ont déboursé près de 120.000 Francs de l'époque ! Soit environ 18.000 Euros. Tenu à l'écart des tractations financières, le oui-dire me rapporta que l'opération fut blanche. La Philatélie ne fut pas oubliée. L'Association Internationale d'Aérophilatélie et de Cartographie Concorde, par l'entremise d'un acteur bien connu de nous M. Edouard **Chemel**, qui fut des nôtres à la Division, confia à nos copilotes le soin de poster des plis et cartes spécialement émises, dans chaque escale afin d'y être oblitérées par le cachet du jour.

En dernière minute nous apprenions la visite de sa Sainteté le **Pape Jean-Paul 2 à St Domingue** le 12 octobre 1992 et que l'espace aérien serait fermé à tout trafic, sauf pour nous, à condition de respecter l'horaire et le temps d'escale prévus. Les travaux sur les pistes de **Bangkok** achevés ! Un instant nous avions dû envisager une escale à **Singapour**. Le F-BTSD avait été retenu pour effectuer ce vol. Plus léger que les autres, moins de passagers que prévus, un lot de bord de 1100 kg seulement, toutes les limitations de masse au décollage étaient satisfaites. Sans restriction sur les pleins de kérosène à embarquer. En prévoyant un départ de **Lisbonne** à 8 heures locales, peu de temps après le lever du soleil, nous restions toujours en sa compagnie, condition requise dans le contrat, et de plus, nous avions des températures matinales dans nos escales, bénéfiques pour tout !

TEMOIGNAGE

Le temps est venu de mettre en pratique cette minutieuse préparation. Le convoi vers **Lisbonne** se fera la veille du départ avec la plupart des passagers américains. Il donnera l'occasion à Jean **Boyé** d'établir le premier record de vitesse de ce périple : 1h29min. En dehors du record global, tous les tronçons entre les escales seront des records. Inscrits au fameux **Guinness Book** pour le plus grand bonheur de nos passagers américains y figurant aussi et dont c'était une des motivations importantes de ce voyage. Un buffet, organisé ce soir-là, permit à tous les participants de faire connaissance et d'être informés sur le déroulement de ce vol. Les passagers sont majoritairement américains avec cependant un Britannique, un Allemand, un Canadien, avec son père et ses enfants (pour vivre une très grande aventure) et un Français, le Général Raymond **Debord** qui a cassé sa tirelire (car le Concorde allait encore faire l'histoire et qu'il fallait y être à tout prix) ! Leur âge varie de 7 à 83 ans et ne sont ni milliardaires ni stars mais, persuadés de vivre un jour d'exception !

Le décollage de **Lisbonne** eut lieu à 7h00 TU précisément ! Sous des applaudissements d'encouragement. Nous étions en époque de pleine lune. Elle nous accompagnera une bonne partie du vol, favorisant l'impression inouïe d'être suspendu à un fil reliant nos deux astres dans le confort absolu de notre fabuleux aéronef.

Arrivée à **St Domingue** sans encombre après 3h25 de vol. Un petit souci courant ; impossible de brancher le groupe électrique, habituellement mis en cause. Cette fois-ci le problème venait de l'avion lui-même ! Vite résolu par nos spécialistes embarqués. La peur d'être définitivement cloués au sol par le non-respect de l'horaire fixé en raison de la fermeture de l'espace aérien, s'éloigna. Nous gagnerons même 19 minutes sur le temps prévu au cours de cette escale !

Nous rejoindrons **Acapulco** par une route bien éloignée de la ligne droite ! Accueil musical sur le tarmac. Les grandes ombres des musiciens tracées sur le béton nous rappelaient que nous étions toujours de grand matin ! Encore 11 minutes de moins pour le temps d'escale.

La route vers **Honolulu** ne fut également pas orthodromique, mais légèrement décalée vers le nord-est pour pouvoir retenir **Los Angeles** comme dégagement pour couvrir les cas de panne de deux moteurs ou celle de dépressurisation avec les réserves réglementaires. Distribution de colliers à fleurs pour tout le monde, y compris pour le nez de Concorde ! Gain de temps de 6 min à l'escale, mais 23 min nécessaires pour le roulage !



Acapulco. Jean Boyé, conformément à la tradition, écoute les Mariachis depuis son balcon

Nous étions dans les temps, et la vie à bord s'était organisée de façon conviviale et joyeuse pour ce long trajet océanique. Alors que nous approchions du méridien changement de date (180°) Jean **Boyé**, en fonction sur ce parcours, s'adressa aux passagers de la manière suivante : « Dans quelques secondes nous passerons du présent au futur qui deviendra notre présent, si vous le décidez à l'unanimité, je ferais demi-tour et en quelques secondes nous retournerions dans le passé ! » La fatigue aidant, pas de réaction de leur part et nous sommes passés du jour au lendemain dans ce périple sans nuit !

Le vol s'est poursuivi normalement vers **Guam** où Jean nous a réalisé « le » **kiss landing** de ce voyage. Accueil des plus chaleureux sur cette île où personne n'avait jamais approché Concorde ! Nous avons réduit leur plaisir de 18 min par une escale rapide.



A chaque escale, était mis en place un mécanicien d'assistance pleinement qualifié Concorde. Patrick Sevestre attendait le Sierra Delta à Guam. On le voit « au casque » à l'arrivée de l'avion.

TEMOIGNAGE

Le cyclone **Yvette** resta à bonne distance de la route suivante. Nous gratifiant simplement, à 60.000 pieds tout de même, de quelques passages dans des nuages de texture extrêmement fine sans aucune turbulence. Les **Philippines** nous ayant accordé le survol en supersonique, l'atterrissage à **Bangkok** se fit après 2h59 de vol. Escale d'1h30 et en route pour le trajet le plus long de cette tentative : 3532 miles nautiques et 3h51 de vol .Nous sommes passés au large de **l'Inde** comme envisagé, avant d'atteindre **Bahreïn** le dernier arrêt. Thé à la menthe de rigueur et embarquement après un stop de 1h14 .Encore du temps gagné !

L'Arabie Saoudite et l'Egypte nous ayant autorisés en vol supersonique nous rejoignons la Méditerranée au niveau du Caire pour la dernière étape qui se fera en 1h28. Le retour en subsonique se faisant avant Malaga pour rejoindre les routes d'arrivées à Lisbonne. Une fois le record pratiquement assuré, Jean **Marcot** en fonction sur ce dernier tronçon, réussit, par le relais de la station radio de communication internationale de Stockholm à joindre au téléphone la maman de Donald **Pevsner** dont il s'était procuré le numéro pour une ultime manifestation de sa délicatesse. Cher **Jean !** Imaginez la joie, bruyamment exprimée, et les larmes de notre affréteur, invité au poste pour ce contact d'où il annonçait à sa mère la réussite de son entreprise un peu folle !

Toucher des roues à 15h49 TU le 13 octobre 1992 soit 32h49 après le départ ! Le record était établi grâce à une préparation d'une extrême précision et une implication totale de tous dans l'expression de leur professionnalisme. La magie Concorde avait fonctionné, une fois de plus, en fédérant l'enthousiasme et l'énergie de chacun. Agissant d'année en année elle prolonge, comme un bouquet final, le feu d'artifice des conceptions géniales des artisans de sa réalisation et de sa mise en œuvre ! Sa beauté prépare le cœur et l'esprit à cette communion de rêve

M. le Président nous attendait au pied de l'escabeau pour nous congratuler et nous remercier. La compagnie venait de prouver l'efficacité de tous les services impliqués dans cette réussite ! Je n'ai pu nommer tout le monde, je le regrette sincèrement en souhaitant que chacun puisse prolonger ce récit en relatant les anecdotes, qui n'ont certainement pas manquées, au cours de son action pour cet exploit.

Merci à tous ! Merci Concorde !

CD



A l'arrivée à Lisbonne, de gauche à droite : Jean Escuyer, Yves Dardaud, Sylviane Bessières, Jean Marcot, Jean Boyé, Stéphane Béline, Louise Ouet, Claude Poulain, Bernard Attali (président d'Air France), Jean Lombart, Claude Delorme, Bruno Detcheverry, Michèle Cornebize, Patrick d'Haussey, Eric Céliérier.

TEMOIGNAGE

Les chiffres de l'exploit du 13 octobre 1992

Temps du record : 32h49mn03s (T1 + T2)
Temps de vol total T1 : 23h10mn44s
Temps d'arrêt total en escale T2 : 9h38 mn19s

Temps de vol sur étape :
Moyen : 3h18mn07s
Mini : Saint-Domingue Acapulco 2h17mn03s
Maxi : Bangkok-Bahreïn 3h52mn00s

Temps de vol supersonique :
Total : 18h29mn35s
Maxi : 3h01mn13s entre Lisbonne et Saint-Domingue
Mini : 1h29mn40s entre Saint-Domingue et Acapulco
à Mach 2 : 14h56mn51s

Temps d'arrêt en escale :
Total : 9h38mn19 s
Moyen : 1h16mn23 s
Mini : Saint-Domingue : 1h11mn40 s
Maxi : Bangkok : 1h31mn18 s

Temps de roulage :
Total : 1h46mn
Mini : 11mn33s à Acapulco
Maxi : 23mn16 s à Honolulu
Lisbonne : 16mn32s non décomptées

Distance parcourue : 40 454 km

Vitesse réalisée :
Moyenne en vol : 1 745,17 km/h
Moyenne avec escales : 1 232,64 km/h
Maxi sur étape : 1 822,09
entre Honolulu et Guam
Mini sur étape : 1 646,52
entre Saint-Domingue et Acapulco

Consommation :
Kérosène : 506 000 kg, 632 500 litres
Kérosène au kilomètre : 15,65 litres
Huile : 56 litres
Huile à l'heure : 2,4 litres, soit 0,61 par moteur

Le record est battu de 12h36min07s malgré une distance supérieure de 3.621,56 km

Equipage du record vers l'ouest

Equipage technique

CDB : Jean Boyé, Claude Delorme
OPL : Eric Célérier, Patrick D'Haussy, Jean Marcot
OMN : Jean Escuyer, Jean Lombart, Claude Poulain
Responsables maintenance : Jean-Luc Chabot,
Jean-Pierre Laurens, Michel Rémond

Equipage commercial

Lisbonne Saint-Domingue

Chef de Cabine : Geneviève Donval
Hôteses : Caroline Flornoy, Béatrice Jacquet
Stewards : Jean-Christian Degeorges, Claude Roussel,
Philippe Scotto-di-Rinaldi

Saint Domingue Honolulu

Chef de Cabine : Brian Ferguson
Hôteses : Véronique Thomas, Pascale Jouassain,
Marie-Claire Martin
Stewards : Gérard Cieslak, Dominique Lhote

Honolulu Bangkok

Chef de Cabine : Philippe Alcaraz
Hôteses : Christiane Burghes, Geneviève de Sutter, Brigitte Caillard
Stewards : Robert Fleury, Gérard Toussaint

Bangkok Lisbonne

Chef de Cabine : Sylviane Bessières
Hôteses : Michèle Cornebize, Louise Ouet
Stewards : Stéphane Beline, Bruno Detcheverry, Yves Dardaud

Techniciens mis en place aux escales

Lisbonne : André Quaillet (LK), François Laudet (QN)
Saint-Domingue : Gérard Dumontel (LK), Philippe Orcel (QN)
Acapulco : Jean-Pierre Bouchet, Denis Quilley (QN)
Honolulu : Jean-Jacques Treney (LK), Jean-Luc Bernard (QN)
Guam : Patrick Sevestre (LK), Denis Bouchu (QN)
Bangkok : Michel Ros (LK), Denis Cordier (QN),
Bernard Margez (LK)
Bahreïn : Henri Muzas (LK), Alain Colas (QN)



14 octobre 1992, arrivée à CDG

La FAI fait la distinction entre le record vers l'Ouest et celui vers l'Est. Le record de vitesse vers l'Est sera battu par l'équipage de **Michel Dupont** dont **Jean Marcot** faisait partie le 16 août 1995 en 31h27min49s sur 40.630 km ; Ils sont détenteurs du même coup du record absolu de vitesse autour de la Terre !

Voir revue N°47 avril 2014. « Record de vitesse. Tour du Monde vers l'Est » par Carole Guérand.