

TOUR DU MONDE RECORD VERS L'EST

15 au 16 août 1995



Par Guy Cervelle
Responsable de l'exploitation des vols spéciaux

Orly 14 juin 1995. Alors chef de quart à l'escale d'Orly, nous nous remettons à peine de l'attentat de l'Airbus d'Alger qui vient de se dérouler quelques semaines plus tôt. Rentré depuis peu d'une affectation comme chef d'escale à Nairobi, je suis dans l'attente d'une nouvelle affectation à l'étranger lorsque je suis convoqué par **Philippe Berthelot**, Directeur des escales d'Orly. L'entretien sera bref et précis : après avoir établi le record du monde de vitesse autour du monde vers l'Ouest les 12/13 octobre 1992 à l'occasion du 500^{ème} anniversaire de la découverte de l'Amérique, le même affréteur Américain sollicite Air France pour établir un nouveau record du monde mais cette fois-ci d'ouest en est. Le contrat est d'ores et déjà signé et l'opération doit impérativement avoir lieu les 15 et 16 août, soit 2 mois plus tard ! On cherche un homme de terrain, plutôt baroudeur selon l'expression même employée par le regretté P. Berthelot et il semblerait que j'ai le profil requis. Le challenge, pour intéressant et excitant qu'il pouvait être, n'était pourtant pas une mince affaire et surtout dans un délai aussi court car j'ignorais tout de l'avion et des hommes qui gravitaient autour de cette fabuleuse machine, qu'il s'agisse des divisions PN, du secteur de maintenance concerné, des spécialistes des Opérations aériennes ! Néanmoins, l'idée de décliner la proposition ne m'est même pas venue à l'esprit et rendez-vous fut pris immédiatement et pour le lendemain avec **Frank Debouck**, directeur commercial de la petite cellule Concorde créée très peu de temps avant.

Ce second rendez-vous aura été presque aussi bref que le premier, l'objectif étant très clair : nous devons faire et gagner ! Le challenge se précisait de plus en plus, avec même par moments le sentiment d'une mise à l'épreuve personnelle que je devais remporter ! Le temps pressait et Frank m'orienta aussitôt vers **Michel Rispal**, responsable de la logistique Exploitation Amériques qui était en charge de Concorde, celui-ci n'étant exploité en vol régulier que sur la ligne CDG/JFK/CDG. Je me retrouvais donc devant une feuille blanche et compte tenu du délai relativement court pour la préparation de cette aventure, l'urgence était de rencontrer les principales entités concernées :

- Le PNT en l'occurrence **Michel Dupont**, Chef de Division
- Les opérations aériennes avec **Thierry Laplaige**.
- La Division technique DM.QN avec **Franck Ternier**.
- L'entretien en ligne avec **Jean-Claude Caplot**
- Le PNC avec **Gérard Blanchard** ainsi que le service en vol avec l'équipe de RE.SY dirigée par **Marc Langet**.

Les escales retenues pour cette grande boucle étaient JFK TLS DXB BKK GUM HNL ACA et je me lançai donc dans une longue série de repérages dans ces escales dont la moitié était hors réseau Air France comme de British Airways qui aurait pu être en mesure de nous fournir quelques informations logistiques.

Les repérages :

Les priorités consistaient dans chaque escale à identifier la personne qui sera responsable de la touchée de A à Z, de rencontrer les différents intervenants : Aviation civile, aéroport, compagnie d'assistance, pétroliers, catering et de sensibiliser tout ce beau monde tant sur l'enjeu de l'opération que sur les particularités de Concorde. En fonction des horaires et de l'activité des aéroports au moment où nous passerions, les négociations se sont parfois avérées compliquées pour obtenir les points de stationnement qui nous permettraient de minimiser les temps de roulage autant que possible mais en vérifiant les compatibilités des équipements pour l'avitaillement en carburant et le servicing en général. Ceci sans parler des équipements indispensables tels qu'un minimum de 3 GPU et de deux ASU.

Les priorités techniques étant réglées, je ne pouvais pas non plus négliger le fait qu'il s'agissait également d'un vol commercial avec 80 passagers dont il conviendrait de prendre soin en vol comme au sol et de faciliter le court transit dans chaque escale. Avec du recul, je crois pouvoir dire que nous avons eu beaucoup de chance de réaliser ce vol avant un certain 11 septembre car nous avons pu négocier de nombreuses facilités aujourd'hui impensables.

Le départ de JFK

Un briefing réunissant l'ensemble des PNT et le support logistique aura lieu le 14 août à l'hôtel Hilton de l'aéroport de JFK où nous étions convenus de résider en accord avec



TEMOIGNAGE

l'affréteur qui finira par y loger également la totalité de ses clients pour limiter au maximum la durée de notre transfert le lendemain matin

Nous avons tous à ce moment le sentiment d'ouvrir la première page d'une aventure qui va nous emmener très, très loin de notre quotidien et de l'exploitation que nous connaissons en temps ordinaire. Nous étions conscients que nous aurions à donner le meilleur de nous-mêmes et que nous n'avions pas d'autre objectif que de gagner tout en conservant à l'esprit et en permanence le souci incontournable de la sécurité du vol, chacun dans son propre secteur. Le chef de mission n'aura de cesse de marteler qu'il n'était pas question de prendre le moindre risque. Selon son expression maintes fois répétée : « Le moindre pépin, on arrête tout »

Par chance, je dois reconnaître que le fait de retrouver des têtes connues a contribué à me mettre plus à l'aise et à diminuer considérablement mon stress lors de cette réunion. En effet, lorsque jeune chef d'escale de permanence à JIB (1972/1975) j'avais déjà connu sur B707 **Claude Hétru** et **Michel Dupont** qui avait succédé à **Robert Durin** comme chef de division B707 avant de devenir plus tard celui de Concorde. J'avais bien connu **Bernard Dépouez** sur F27 lors de mes 4 années passées à TAT et surtout mon Ami **Jean Marcot** rencontré pour la première fois dans les années 1970 alors qu'il était ... radionavigateur ! Quel beau parcours qui s'achèvera tragiquement hélas le 25 juillet 2000, quelques jours après ses cinquante ans.

Après une très brève apparition au cocktail organisé par le sponsor officiel qui aura permis de faire la connaissance de notre affréteur **Donald Pevsner** et de quelques passagers dont le célèbre astronaute d'Apollo X, **Tom Stafford**. Une passagère aux formes très arrondies attirera notre attention ; elle acceptera très volontiers de rencontrer notre médecin accompagnateur auquel, comme preuve d'anticipation, elle remettra un certificat de son médecin traitant attestant que son état lui permettait de faire le vol



La déclaration générale pour la totalité du périple :

CDB : Michel Dupont et Claude Hétru. OPL : Jean Marcot, Bernard Bachelet et Bernard Depouez. OMN : Jean Lombart, Claude Billerey et Jean-Louis Masselin. Médecin Cie : Claude Montagne. Mécaniciens : Jean-Jacques Chillaud et Philippe Navarre. Responsable Opérations au sol et relations commerciales avec affréteur : Guy Cervelle.

Les équipages commerciaux n'étant pas soumis aux mêmes obligations pour la validation du record par la Fédération Aéronautique Internationale, ils seront après le départ de JFK (CC Dominique Wallois) relevés à TLS (CC Christian Caleyron) BKK (CC Serge Blanchong) et HNL (Yannick Gougoud)

Les escales :

JFK L'International Building ne se prêtant pas vraiment aux conditions médiatiques recherchées par l'affréteur pour couvrir l'événement, il avait été décidé de partir du parking dédié à l'aviation générale. Excellente idée certes mais qui n'aura pas été sans perturber la belle routine bien huilée des vols AF001 / 002 au Terminal International et notre aventure commençait très difficilement, à tel point que nous aurons dû attendre le matin du départ un devis de masse oublié aux opérations !!! Mais il est vrai que le tarmac laissait penser davantage à Hollywood qu'au premier aéroport de New-York

Toulouse. Bercail du bel oiseau blanc nous savions que l'affluence tant du public que des médias serait très importante. L'événement ne pouvait pas laisser indifférentes les autorités locales, chacune souhaitant apporter sa participation et tirer la couverture à soi. Excellente compétition qui nous permettra d'obtenir un parking au large, peu habituel mais proche du seuil de piste et à moins de 100 mètres du parking du personnel. En réalité et dès notre approche sur Blagnac, nous avons pu constater que toutes les voies d'accès étaient noires de monde, à croire que toute la ville de Toulouse était venue pour voir le retour au nid de son bel oiseau.



Dubaï. Première escale de stress : En 1995, l'aéroport de DXB n'était pas ce qu'il est devenu aujourd'hui et notre premier souci lors du repérage avait été d'obtenir un point de stationnement au large car les cheminements au sol étaient compliqués, les passerelles mal positionnées eu égard à nos contraintes et nous tombions en pleine heure de pointe !! Heureusement, quelques jours avant le départ de JFK, je recevais l'information du chef d'escale selon lequel nos demandes avaient été acceptées !

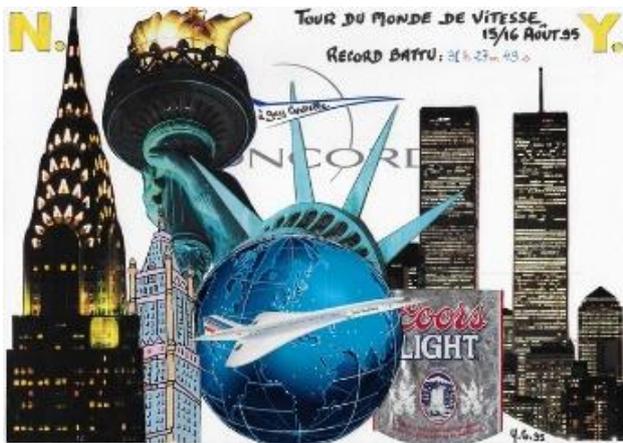
TEMOIGNAGE

Malgré la règle fixée par Michel Dupont du « 3 only in the cockpit » il avait été convenu que je serais appelé au poste par le CDB en fonction avant l'arrivée dans chaque escale pour rappeler ce qui avait été obtenu avec le terrain de destination comme conditions de traitement au sol tant sur le plan technique que commercial. J'ai donc pu assister en direct à la communication entre Claude Hétru et le contrôle Saoudien alors que nous étions au niveau d'Alexandrie ! Claude précisant que nous évoluons à Mach2 et 16.000 mètres et s'attendant à ce qu'un survol en subsonique soit requis comme prévu, nous entendons le contrôleur Saoudien répondre « **Roger ... continue ... !** » A ce moment, le regard de bonheur échangé avec Claude se passait de mots, sauf qu'arriver à DXB avec 40 minutes d'avance me posait de grosses interrogations par rapport à ce que nous avions prévu et à l'accueil qui nous serait réservé ! Heureusement, notre chef d'escale veillait au grain et tout était parfaitement en place lorsque nous fîmes bloc ! **Trop beau !** Un complément d'huile semble non indispensable mais fortement souhaitable pour la poursuite du vol et c'est alors que le technicien de DM.LK se rend compte qu'il a oublié de dédouaner le matériel pré-positionné par DM.QN !! Merci à l'inventeur des tolérances en ligne !



Bangkok. Seconde escale de stress Le repérage aura été l'un des plus simples et conviviaux ! Tout nous était promis au plus haut niveau de chaque entité concernée avec des promesses allant au-delà de nos demandes ! Hélas, rien ne se passa comme promis ! Au contraire des autres centres de contrôle, notre vol sera traité comme n'importe quel vol commercial et nous nous sommes retrouvés en 7^{ème} position pour l'atterrissage et le point de parking prévu aura été modifié au dernier moment pour cause d'un buffet organisé par l'aéroport à l'intention de nos prestigieux passagers. Fort heureusement le traitement au contact aura limité les dégâts !

Guam. La belle surprise Le repérage à Guam restera dans ma mémoire comme l'un de mes meilleurs souvenirs pour ce vol. La longueur de piste de l'aéroport de Won Pat étant incompatible pour l'étape suivante, notre affréteur obtiendra des autorités américaines l'autorisation d'utiliser la piste beaucoup plus longue de l'AFB Guam Andersen. L'accueil qui m'aura été réservé tient de l'enchantement ! A ma descente d'avion en provenance de MNL, accueil par un officier supérieur Américain (marié à une charmante Normande) qui m'invitera à dîner dans l'un des plus chics restaurants de l'île, le but étant surtout d'identifier nos attentes et de préparer la réunion du lendemain mais aussi de m'informer que le général Commandant des forces Américaines du Pacifique ferait une brève apparition ! Je ne posai pas de question lorsqu'il me demanda de lui confier mon passeport mais restai interloqué lorsque lui et son épouse me présentèrent leurs condoléances : ils avaient appris le terrible attentat survenu ce 25 juillet 1995 à la station St Michel.



Le lendemain matin, un command-car de l'USAF est venu me chercher pour me conduire à l'AFB où m'attendait une bonne douzaine de militaires désignés pour l'assistance de notre vol. J'avais pris soin d'emporter avec moi outre la documentation technique quelques maquettes de Concorde et me demandai comment je ferai pour ne pas faire de déçus !! Le briefing dura près de 2 heures tant les questions posées étaient nombreuses et pertinentes (c'est alors que je relativisai mes fréquentes difficultés de compréhension lorsqu'un Californien faisait régulièrement répéter son camarade du New Jersey !) Le général annoncé sera effectivement venu pour nous accompagner jusqu'au petit musée de l'AFB où j'ai pu voir des photos impressionnantes de B52 s'envoler pour bombarder le Vietnam en surcharge évidente et ne prenant vraiment leur envol qu'après le bout de piste.

Michel Dupont était relativement perplexe quant à l'aptitude de l'armée Américaine à traiter un avion civil et de surcroît Concorde ! La surprise n'en sera que plus grande car ce sera en quelques cinquante minutes notre escale la plus rapide de tout le périple, procédure de surpleins y compris ! Cette touchée aurait mérité d'être filmée tant nous nous serions crus dans un stand de ravitaillement de F1, la totalité des gestes étant commandée avec des coups de sifflet différents et identifiant chacun d'entre eux : mise en place et retrait du servicing, mise en place des groupes, accrochage et retrait du camion hôtelier etc. ... Cerise sur le gâteau, nos Gi avaient poussé le luxe de nous installer des douches mobiles à proximité ! (Douche particulièrement appréciée par l'un de nos OPL que nous devons attendre !!)

TEMOIGNAGE

Honolulu, le stress ultime. Escale sous la responsabilité régionale de SFO, le repérage s'était déroulé dans de bonnes conditions avec les différents intervenants mais tout ce qui avait été convenu a tourné au fiasco lorsque nous nous sommes vu imposer un point de stationnement au contact puis faire face à une passerelle en panne et une configuration ne permettant pas au camion hôtelier d'approcher à aucune des portes !!!!! Seuls les camions carburant étaient opérationnels ! Déplacer Concorde aurait été une perte de temps considérable et je proposai à l'affréteur de ne pas faire débarquer les passagers et de ne pas charger de commissariat ! Sa réponse fut immédiate et nous ferons donc HNL/ACA sans repas mais personne ne s'en plaindra !!



Acapulco. Près du but : Le repérage à ACA aura été le plus folklorique de tous. Accompagné du chef d'escale régional, le regretté **Jean-Claude Sciore**, une bonne vingtaine de personnes nous attendait pour une réunion préparatoire digne d'une assemblée générale !!!! L'aéroport d'ACA était enthousiaste à l'idée de recevoir Concorde et d'avoir été retenu comme escale de cette tentative de record au point que le Directeur nous informa que l'aéroport louerait tous les champs aux alentours pour permettre le stationnement payant des voitures et l'accueil du public ! Il n'en fallut pas plus pour que nous demandions en conséquence l'exonération des taxes d'atterrissage et de stationnement ! Son accord sans réserve n'était pas sans nous satisfaire mais notre surprise sera à son comble lorsque le traiteur prit la parole pour nous offrir quasiment les prestations hôtelières avant que le pétrolier ne s'en mêle et annonce qu'il solliciterait la gratuité auprès de sa Direction !!! Tout cela tenait du rêve et nous nous regardions avec Jean-Claude sans rien comprendre !!! Nous apprendrons rapidement que nos interlocuteurs étaient tous les trois candidats aux prochaines élections régionales ... sur des listes différentes !

L'accueil à ACA fut grandiose et haut en couleurs avec parade militaire, fanfare, mariachis et jeunes danseuses, le tout sous un soleil de plomb ! L'escale se déroula au mieux malgré l'invasion du tarmac par une horde de journalistes et de photographes que seule la mise en route du 1 finira par convaincre de s'éloigner.

Nous partions donc pour la dernière étape et nous commençons donc à y croire sérieusement bien que relativement inquiets car les prévisions météo en croisière étaient loin d'être optimales. Mais nos PNT sauront éviter habilement ce dernier obstacle. Donald Pevsner commençait lui aussi à y croire et c'est alors que j'ai commis un odieux mensonge : il me réclama 2 canettes de bière **Coors Light** (le véritable sponsor du vol) pour faire des photos à l'arrivée en les tenant dans chaque main devant les photographes. Je me retrouvais très ennuyé car nous nous étions aperçus très vite que les passagers n'en buvaient pas, préférant de loin les vins français et le Champagne . En conséquence, à chaque escale, nous nous délestions d'un ou deux cartons de cette bière au grand bonheur des personnels d'escale !!! Ma réponse fut aussi spontanée que mensongère : « Vraiment désolé Donald ... Il n'y en a plus , les passagers ont tout bu !! » Ma réponse le laissa indifférent. Seul le record était important !!

Le retour à JFK

Nous avons gagné ! Personne ne semble ressentir de fatigue après ces 36 heures sous tension, partis le 15, de retour le 16 tout en ayant passé une paire d'heures le 17 pour un record inégalé de 31 heures 27 minutes 49 secondes et consommé un peu plus de 500 tonnes de carburant.

Après avoir satisfait aux obligations médiatiques à l'aéroport de JFK, nous voici donc de retour à notre hôtel ? Flathotel ?? pratiquement 2 jours après l'avoir quitté et tous impatients de prendre une bonne douche et de retrouver une position horizontale qui commençait à faire sérieusement défaut ; en fait les 2 couchettes qui avaient été montées à l'arrière de la cabine n'auront pratiquement jamais servi car seuls l'équipage technique et l'équipe de support logistique auront réalisé la totalité de la boucle, les PNC étant relevés presque à chaque escale.



Deux anecdotes marqueront ce retour à New York : la première, c'est le fait que moins d'une heure après avoir rejoint l'hôtel et sans aucune concertation, nous nous sommes retrouvés malgré la fatigue accumulée à la réception en nous demandant où nous pourrions bien manger un morceau !

La seconde, c'est l'histoire de notre médecin que nous retrouverons courbaturé de partout, ayant du mal à se mouvoir ! Il nous avouera un peu plus tard que complètement épuisé, il n'avait pas pris soin de

