

LES CHEVALIERS DU TOUR DU MONDE

Entourant les commandants Delorme et Boyé, les trois co-pilotes (à droite : Célérier, d'Haussy, Marcot) et les trois officiers mécaniciens (à gauche : Escuyer, Lombard, Poulain). En civil, les trois contrôleurs techniques.



Concorde ou le Monde en moins de 12 h

Dans le hall Concorde, le musée de l'Air et de l'Espace détient deux joyaux :

- Le prototype **Concorde 001 F-WTSS¹** qui effectua le premier vol le 2 mars 1969.
- L'avion de série d'**Air France N°213 F-BTSD** qui vola le 26 juin 1978. Il était le 17^e Concorde construit, également le moins lourd de la flotte (800 kg de moins), choisi pour les records, entre autres les deux tours du monde réalisés en octobre 1992 vers l'ouest et en août 1995 vers l'est. Il fut aussi repeint aux couleurs de Pepsi-Cola, pour une publicité en 1996.

L'auteur, Patrick d'Haussy, qui avait initialement rédigé cet article pour la revue Icare n° 144 du premier trimestre 1993, soit juste après le record, m'a autorisé à reprendre et compléter ce récit.

Pierre Brémard



Mr Donald L. Pevsner, avocat et initiateur de ce record © DR

Le 12 octobre 1992, 500 ans après que Christophe Colomb ait découvert St-Domingue, Concorde renaît en faisant la démonstration qu'il peut offrir le monde en moins de 12 h. Décollant de Lisbonne à 8 h locale, il s'y reposera le 13 octobre à 16 h 49 min, après avoir parcouru autour du monde 40 402 km en 7 étapes et 23 h 11 min de vol. Ajoutées à ce temps 9 h 38 min passées en escale, y compris les temps de roulage, il établit ainsi le nouveau record du monde en 32 h 49 min.

Les Américains, comme pour nous faire oublier d'avoir torpillé notre avion hors du commun lors de sa mise en exploitation, nous ont offert 15 ans plus tard **Donald L. Pevsner**, avocat et homme d'affaires de Miami. Président de l'Association **Concorde Spirit Tours**, amoureux fou de notre Concorde, celui-ci est venu réaliser son rêve en organisant le vol le plus spectaculaire de cette fin de

siècle : faire le tour de la Terre à la vitesse du Soleil²... Le vol sera baptisé **Sunchaser One**.

La performance est d'autant plus remarquable qu'elle n'a pas été organisée comme un exploit sportif demandant aux acteurs de travailler aux limites, mais comme un vol commercial ordinaire : transport de passagers avec respect dans tous ses aspects de la réglementation et des contraintes qui s'y rattachent, avec notamment le débarquement et le réembarquement des passagers dans toutes les escales.

C'est bien là la vocation d'Air France qui manifeste ainsi, une fois encore, qu'elle dispose d'un outil exceptionnel, et au travers de ses hommes, à tous les niveaux, d'un savoir-faire inégalable.

Pour l'homologation du record, il fallait parcourir 36 800 km, soit la distance du tour de la Terre au tropique. Le record à battre était celui d'**Allen Paulson** qui parcourut cette distance face à l'ouest, du Salon du Bourget, en **Grumman Gulfstream IV** le 14 juin 1987 en 45 h 25 min et 5 étapes. Le pilote établit également en janvier 1988 un record face à l'est en 36 h 09 min. Concorde battra simultanément ces deux records en parcourant face à l'ouest 40 402 km en s'imposant donc quelques 3 600 km supplémentaires afin de pouvoir conserver le plus souvent une

trajectoire autorisée en vitesse supersonique. En souvenir de *Christophe Colomb*, le vol est baptisé **AF 1492** et le départ et l'arrivée se font à Lisbonne³. La route choisie nous fait passer par **Saint-Domingue, Acapulco, Honolulu, Guam, Bangkok et Bahreïn**.

L'équipage technique doit rester à bord de l'avion durant tout le périple. Il est composé de deux commandants de bord, trois copilotes et trois mécaniciens navigants. Une cabine de repos comprenant entre autres deux couchettes, est aménagée à l'arrière de l'avion pour ceux qui ne seront pas en fonction.

Hôtesse et stewards seront relevés à Saint-Domingue pour les premiers, puis toutes les deux étapes, pour les autres. Ils seront donc quatre équipages commerciaux à partager cette mission.

Trois mécaniciens sol spécialisés Concorde nous accompagnent pour participer à l'assistance en escale.

Le docteur *Marie-Claude Le Buisson* (médecin chef du travail à AF) est là pour intervenir si nécessaire en cas de faiblesse qui pourrait survenir à nos passagers.

Enfin et surtout, nos passagers sont au nombre de 70, dont une dizaine de journalistes et quelques personnalités d'Air France dont Pierre Chanoine, ancien commandant de bord, chef de la Division Concorde, qui est là pour assurer le chro-

nomégraphie du vol pour la **FAI** (Fédération Aéronautique Internationale).

Qui sont ces 70 passagers si mal décrits par nos médias comme des milliardaires Texans ?

De 7 à 83 ans, ni stars, ni forcément milliardaires, mais des gens ordinaires avec en plus ce petit grain de folie nécessaire pour se lancer dans un tel pari. Des gens qui, parfois, auront cassé leur tire-lire parce que mordus de modernité dont notre avion est un symbole. A titre d'exemple, une bibliothécaire retraitée de Chicago arborant un flamboyant sweats-hirt aux couleurs de la NASA, et qui, à défaut de ne pouvoir espérer monter un jour dans la navette spatiale, est venue « pour voir la courbure de la Terre ». Elle avait cependant hésité, non pas à cause du prix, mais parce qu'elle laissait chez elle ses deux gros chats...

Un autre Américain octogénaire qui s'étonne lorsqu'on lui demande ses motivations qui l'ont amené ici : « On me propose de battre un record du monde ; quel autre ouzbek pourrais-je envisager à mon âge ? C'est unique, cela vous arrive une fois dans votre vie et, si je meurs demain, j'aurai le sentiment d'avoir vécu ».

Ou encore ce Canadien, Français d'origine, avec ses deux enfants et leur grand-père, son épouse enceinte de sept mois préférant attendre à Lisbonne le retour de la famille. Pour lui, féru d'espace, cet événement est historique et il voulait le vivre avec sa famille au complet.

Et puis cette grande dame américaine, ayant vécu avec un pilote aujourd'hui disparu, jouissant du bonheur qu'aurait connu son mari dans de telles circonstances. Ce général français n'aimant pas particulièrement les voyages, mais fou de

vol et passionné d'aéronautique qui est là « parce que Concorde, une fois encore allait faire l'histoire et qu'il fallait y être à tout prix ».

Chacun avait ses raisons pour participer à ce vol en fait très excitant et a savouré souvent en silence ces heures hors du temps.

Un buffet organisé par Air France à Lisbonne, le 11 octobre au soir, permet à chacun de faire connaissance, et à Donald Pevsner d'exprimer sa passion, le travail accompli pour aboutir à la réalisation de ce vol, remerciant au passage notre chef pilote **Claude Delorme** et notre représentant aux Etats-Unis **Bernard Morel** pour leur soutien actif et sans qui le vol n'aurait peut-être pas eu lieu.





L'équipage autour de Bernard Attali et de Donald Peusner après le retour à Lisbonne © APCOS



Il faut se représenter le globe terrestre face au Soleil, le Portugal à gauche, côté soleil levant : le décollage a eu lieu tôt le matin à 7 h TU (8 h locale), cap à l'ouest, c'est-à-dire Soleil dans le dos, le nez du Concorde tourné vers la nuit qu'il rejoindra lors de sa 1^{ère} étape en arrivant à Saint Domingue. Son septième et dernier atterrissage à Lisbonne eut lieu à 16 h, le lendemain après moins de 24 h de vol, le soleil ayant gagné un peu de temps durant les escales. Concorde aura fait le tour du monde de jour sans jamais traverser la nuit mais en franchissant la ligne de changement de date du 12 au 13 octobre aux alentours de 13 h local, au niveau du méridien 180° entre Honolulu et l'île de Guam dans le Pacifique. La Terre avait tourné plus vite⁵ que n'avancait le Concorde, soit **par rapport au Soleil, durant 9 h de jour** (de 7 h à 16 h TU).

D'où le titre de l'article ! Alors que la Terre, en dessous de lui, avait tourné d'un jour et un tiers soit 480°.

Réveil très matinal le 12 octobre pour un décollage programmé à 8 h 00 locales. Le commandant *Claude Delorme* avance les manettes à 7 h 59' 20" pour un lever des roues à 8 h 00 précises.

L'enthousiasme est à son comble et déjà **Michel Polacco** avec nous dans le cockpit transmet pour France Inter des messages annonçant l'exploit vers lequel se lance notre merveilleuse machine. *Donald Peusner* exulte très en verve, commentant les différentes phases du vol : décollage, accélération, allumage de la post-combustion, passage du mur du son, décélération... etc.

Alors que le jour était déjà bien entamé à Lisbonne, *Concorde*, par sa vitesse, fait redescendre le Soleil à l'horizon à l'Est, alors que, d'une façon tout à fait anachronique, nous voyons la pleine Lune se lever à l'Ouest. Ainsi, dès la première étape, *Concorde* nous révèle ses capacités étonnantes.

Nous atterrissons à Saint-Domingue, notre première escale, au lever du jour. Bien sûr nous sommes attendus, mais surtout le Pape **Jean-Paul II** y est en visite, et nous craignons des complications de la part d'une population quelque peu survoltée. Nos premiers PNC débarquent avec la larme à l'œil, navrés d'interrompre si vite une telle aventure à peine commencée. Escale sans histoire malgré quelques soucis avec le groupe de parc et nous redécollons 5 minutes avant la fermeture de l'espace

aérien, fermeture liée sans doute à la visite du Saint Père. Nous laissons Haïti et Cuba au Nord et, par le canal du Yucatan, rejoignons le golfe de Campêche avant de redescendre en subsonique à travers le Mexique, vers Acapulco. Nous survolons le Popocatepetel qui nous montre ses neiges éternelles. C'est la fête à Acapulco comme cela sera partout ailleurs : aubade des Mariachis au pied de l'avion et réception des passagers dans le salon de l'aéroport où se pressent micros et caméras.

Mais il ne faut pas traîner et nous revoilà à l'assaut du Pacifique immense ; et pourtant pour notre *Concorde*, Hawaï n'est que la banlieue d'Acapulco. Pour chacun, le temps passe très vite comme

en toutes circonstances lorsqu'un événement exceptionnel est vécu. La vie à bord est déjà bien organisée. Les passagers se laissent dorloter par nos hôtes et stewards attentifs qui leur offrent un service de qualité dans la grande tradition française. Les conversations vont bon train, et déjà, les journalistes préparent leurs premiers papiers, leur intervention par la radio de bord ou au téléphone, lors de la prochaine escale. Ils s'enquêtent auprès de l'équipage technique des petits problèmes que nous pourrions avoir accumulés depuis le départ, mais notre machine tourne comme une horloge et nous ne les décevons presque en n'ayant rien à signaler.

Les copilotes ont opté pour une relève en croisière et déjà celui qui a pris le



En croisière à Mach 2 : manettes au tableau, instruments moteurs au maxi. CDB Jean Boyé, OMN Jean Lombard et Pilote Patrick d'Haussy © auteur

départ de Lisbonne, reprend son tour de service. Il est l'heure de négocier la décélération et la descente vers Honolulu. Une fois n'est pas coutume, le ciel est chargé de gros nuages et il pleut sur le paradis terrestre. Heureusement, colliers de fleurs, ukulélés et les danseuses sont là comme pour nous faire oublier cette grisaille.

Il est 22 h à Paris, mais c'est toujours le matin à Honolulu. Décollage et mise de cap sur Guam, nous approchons de la ligne de changement de date. Le commandant **Jean Boyé**, alors aux commandes, prend le micro et offre la réflexion 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 ». Voilà de quoi donner mal à la tête à nos passagers !

Nous ne changeons pas de cap pour autant et recherchons maintenant les prochaines îles entourant Wake, perdues au

milieu de l'océan. Un trou inespéré dans les nuages nous dévoile cette île qui fait quelques instants le bonheur de certains passagers.

Voici Guam, la base américaine qui fait recette aujourd'hui grâce au développement du tourisme. Accueil chaleureux une fois encore et colliers de coquillages. De belles photographies de la navette spatiale dans l'aérogare me font penser que notre avion n'est plus tout à fait un avion et pas tout à fait une fusée, mais quelque chose entre les deux. Comme partout, la vie s'arrête à l'arrivée et au départ de Concorde. Les employés de l'aéroport désertent leur poste pour venir se faire photographier à côté de notre bel avion. Les voitures stoppent au bord de la route ; le supersonique franco-britannique suscite toujours sur son passage la même curiosité admirative.

De Guam à Bangkok, la fatigue se fait sentir et l'ensemble de la cabine s'assoupit alors que veille l'équipage en fonction. Le

Pacifique est déjà derrière nous. Les Philippines, comme plus tard l'Arabie Saoudite et l'Égypte nous ont accordé le survol supersonique de leur territoire. Nous contournerons le Vietnam pour rejoindre Bangkok par le golfe de Siam. Colliers de jasmin qui viennent s'ajouter aux trophées récupérés aux escales précédentes. Les danseuses Thaïlandaises n'ont malheureusement pas pu nous rejoindre à temps par suite d'un incident sur la route qui les menait à l'aéroport.

Relève d'équipage PNC : nos passagers avec beaucoup d'humour, inversent les rôles, souhaitant la bienvenue à nos hôtesses et stewards embarquant, leur proposant un briefing, et faisant à leur façon les démonstrations des gilets de sauvetage et masques à oxygène. L'ambiance est des meilleures et jamais notre médecin de bord n'aura à intervenir. Il nous reste deux étapes à franchir avant de nous retrouver à Lisbonne qui pointe à l'horizon. Tout cela est surréaliste mais chacun croit de plus en plus à la réussite de notre aventure.

Après le décollage de Bangkok, mise de cap au sud-ouest pour contourner le Sri Lanka et l'Inde, ce qui nous fait descendre tout près de l'équateur, par 5° Nord, puis remonter vers le golfe d'Oman pour rejoindre Bahreïn après un palier subsonique de 30 minutes. C'est l'étape la plus longue de notre périple avec 6 540 km que nous aurons parcouru en 3 h 58 minutes.

Avant l'ultime étape, nos passagers débarquent, prêts pour l'assaut final et ne manquent pas d'aller une dernière fois faire tamponner leur passeport qui restera un souvenir unique de tant de continents fréquentés en une journée.

La dernière étape fut la plus belle : la vitesse de déplacement de notre obus est sidérante lorsque notre planète offre au sol des repères autres que l'océan. Ce fut



Stèle Latécoère à Saint-Louis du Sénégal (voir le raid page 27)
L'auteur est à droite © Ailes limousines

Jour	Les 7 étapes	H GMT bloc parking et H GMT décollage	H GMT atterrissage et H GMT bloc parking	Temps bloc-bloc et Temps de vol	Temps de vol Supersonique	Distances
12	LIS-SDQ	06 h 54 - 07 h 00	10 h 32 - 10 h 35	3 h 41 - 3 h 32	3 h 02	6 223 km
	T.d'escale	Saint Domingue	Rép. Dominicaine	1 h 11 min		
12	SDQ-ACA	11 h 46 - 11 h 58	14 h 16 - 14 h 20	2 h 34 - 2 h 18	1 h 29	3 761 km
	T.d'escale	Acapulco	Mexique	1 h 19 min		
12	ACA-HNL	15 h 39 - 15 h 46	19 h 12 - 19 h 20	3 h 41 - 3 h 26	2 h 57	6 161 km
	T. d'escale	Honolulu	Hawaï (USA)	1 h 24 min		
12 +	HNL-GUM	20 h 44 - 21 h 01	00 h 23 - 00 h 28	3 h 44 - 3 h 22	2 h 56	6 131 km
	T. d'escale	Guam	Îles Mariannes (USA)	1 h 12 min		
13	GUM-BKK	01 h 40 - 01 h 53	04 h 54 - 05 h 02	3 h 22 - 3 h 01	2 h 25	5 430 km
	T. d'escale	Bangkok	Thaïlande	1 h 30 min		
13	BKK-BAH	06 h 32 - 06 h 44	10 h 36 - 10 h 41	4 h 09 - 3 h 52	2 h 46	6 540 km
	T. d'escale	Bahreïn	Émirats	1 h 14 min		
13	BAH-LIS	11 h 55 - 12 h 07	15 h 49 - 15 h 59	4 h 04 - 3 h 42	2 h 43	6 146 km
Oct. 1992	Total	Bloc décollage au bloc atterrissage : LIS / LIS = 32 h 49 min		25 h 15 - 23 h 13 6 escales 7 h 50 12 roulages 1 h 46	18 h 18 dont : 14 h 57 à Mach2	40 402 km

le cas lors de notre remontée vers Lisbonne avec le survol de l'Arabie Saoudite, la traversée de la Mer Rouge et du canal de Suez sur la droite, le survol de l'Égypte cruellement touchée par un tremblement de terre, puis le fauillage jusqu'à Malaga entre les îles de la Méditerranée et les côtes d'Afrique du Nord.

18 000 m au-dessus d'Alexandrie : l'organisateur de cette épopée, Donald Pevsner, nous demande un numéro de téléphone que nous obtenons en BLU par Stockholm radio. Comment ne pas être ému alors de le voir comme un enfant raconter à sa vieille mère aux USA, des larmes d'émotion coulant sur son visage, son rêve incroyable qui devient réalité : « Mam, you'll never believe where I am ! »

16 h 49 min 11 sec : le commandant de bord Claude Delorme pose alors les roues à Lisbonne qu'elles avaient quitté la veille à 8 h 00 min 02 sec.

Le président Bernard Attali est heureux d'être présent pour fêter l'évènement.

Bravo à Air France d'avoir osé se lancer dans un tel défi. Merci à tous ceux qui dans la préparation de la machine ou du voyage, au sol ou à bord, ont su se mobiliser pour que ce vol soit parfait. Enfin

bravo Concorde et hommage aux concepteurs de ce merveilleux oiseau blanc, British Aerospace, SNIAS, Rolls Royce et SNECMA, et à tous ceux qui veillent aujourd'hui à son entretien pour le garder en exploitation au-delà de l'an 2000.

Après une telle démonstration, on ne peut que souhaiter à cet avion magique de remplir toutes les missions qui lui seront confiées.

Les équipages (PNT en permanence dans l'avion), se relayaient à chaque étape :

• **2 commandants de bord :**

Claude DELORME (le chef de la division Concorde) et Jean BOYÉ.

• **3 pilotes :**

Patrick D'HAUSSY, Éric CELERIER et Jean MARCOT⁶.

• **3 officiers mécaniciens navigants :** Jean ESCUYER, Jean LOMBARD et Claude POULAIN (chef mécanicien de la division).

• **3 mécaniciens avion**, embarqués pour les opérations au sol :



Sur l'aile du SD, autour du CDB Claude Delorme en chemise blanche © APCOS

Jean-Luc CHABOT, Jean-Pierre LAURANS et Michel RÉMOND.

• **Les quatre équipages de six PNC** (Chefs de cabine, stewards et hôtesses) étaient relevés à trois escales : SDQ, HNL et BKK, le premier effectuant LIS-SDQ, le deuxième SDQ-ACA-HNL, le troisième HNL-GUM-BKK, le quatrième BKK-BAH-LIS.

Il y avait 70 passagers ayant payé 120 000 FF, l'équivalent actuel de **27 000 €** ou \$ 30 000 ?

La consommation totale pour parcourir les 40 402 km a été de 506 tonnes de kéroène (632 000 litres), soit 1,25 tonnes

pour 100 km (ou 1 562 litres aux 100 km pour une densité de 0,8).

Il faut noter enfin qu'à l'occasion de ce tour du monde, 33 autres records de vitesse entre deux escales ont été enregistrés.

Distance : **40 402 km** – Temps de vol (cumul décollages à atterrissages) : **23 h 13 min** soit moyenne **1 740 km/h** – Temps d'escales cumulées : 7 h 50 min + 1 h 46 des 12 temps de roulages additionnés = **9 h 36** au sol.

Vitesse moyenne y compris les temps d'escales et de roulages : **1 231 km/h...** qui seront inscrits au **Guinness Book of**

Records.

Trois années plus tard, les 15 et 16 août 1995, avec le même sponsor Donald Pevsner, le même avion SD effectua un deuxième tour du monde, dans l'autre sens, vers l'Est, avec des vents favorables, partant et revenant à JFK (New-York), AF 1995 via Toulouse, Dubaï, Bangkok, Guam, Honolulu, Acapulco. Ils ont mis 1 h 22 min de moins, réalisant la totalité en **31 h 27 min**, dont **22 h 39 min** de vol ■

Patrick D'HAUSSY,
copilote Concorde sur l'AF 1492.

Patrick d'Haussy (ENAC 1970) avait volé sur **Concorde** de juin 1989 à décembre 1994, soit pendant cinq ans et demi, effectuant 1 520 h sur le pointu. Ensuite il suivit le stage commandant de bord sur **Airbus A300** et finalement il préféra passer sur Airbus A320 et y rester pour faire de l'instruction, plutôt que faire veilleur de nuit sur long-courrier (sic) ! Il a pris sa retraite en octobre 2010, à ses 60 ans. Ce fut un retour aux sources : en plus d'être **instructeur PPL** à l'aéroclub du Limousin, il a pratiqué aussi avec passion la montgolfière de 2001 à 2015 effectuant **262** ascensions et **170 h** de vol. En octobre 2018, il participa au **Raid Latécoère** avec **le Broussard** restauré par « **Les Ailes limousines** » : A/R Perpignan/Dakar sur les traces de Mermoz et Saint-Exupéry pour fêter les 100 ans de la création en 1918 **des lignes Latécoère**, la future **Aéropostale**.



De Mach 2 à Mach 0, retour aux sources : ascension avec 3 passagers © auteur



Le Broussard de retour de St Louis du Sénégal à Limoges © Ailes limousines

- 1 - Sur l'immatriculation d'un avion, la première lettre (pour les premiers inscrits) est celle du pays d'origine, ici F, la deuxième ici W correspond aux prototypes, et TSS sont les initiales de transport supersonique.
- 2 - Un Concorde de British Airways avait tenté de battre ce record, mais il avait dû faire un atterrissage d'urgence en Australie, à la suite de l'arrachage d'un morceau de sa gouverne de direction.
- 3 - L'idéal aurait été Cadix en Espagne, d'où avait embarqué Christophe Colomb ! Mais faute de piste suffisamment longue, il fallut choisir l'aéroport le plus proche capable de recevoir un Concorde. Ce fut Lisbonne, au Portugal.
- 4 - La FAI avait été créée en 1905 à Bruxelles, pour stopper les déclarations de records sans contrôles, ni témoins. Désormais la FAI sera seule habilitée à homologuer un record de vol.
- 5 - La Terre tournant d'ouest en est à 15°/heure, cela représente à l'Equateur 900 nœuds soit 1 666 km/h, raison pour laquelle les fusées lancent leurs satellites vers l'est, au plus près de l'Equateur d'où le choix de Kourou comme site de lancement. Ainsi avant même de décoller, elles ont déjà ce bonus acquis, soit 6% des 28 000 km/h nécessaire pour la satellisation.
- 6 - Jean Marcot fut le seul PN à avoir effectué les deux tours du monde records du Concorde, celui de 1992 vers l'Ouest et celui de 1995 vers l'est. Il disparut dans l'accident du Concorde F-BTSC à Gonesse, le 25 juillet 2000.