

WASHINGTON-DULLES ET CONCORDE

Une longue histoire

26 septembre 1973, le Sierra Alpha arrive à Orly en provenance de Washington-Dulles, après avoir réalisé la première traversée supersonique de l'Atlantique Nord. André Turcat accueille l'équipage : Jean Franchi, Gilbert Defer, Yves Pingret, Ugo Vienchiarutti, Henri Perrier, Claude Durand et Jean Beslon. Air France participe à ce vol historique car Claude Monpoint, d'Air France, en est le Chef de Cabine. *Photos P Borentin.*



Concorde 02 ou Sierra Alpha à Orly déjà !



Gilbert Defer et Jean Franchi en haut de la coupée



Henri Perrier suivi de Claude Durant et Yves Pingret

24 mai 1976, premier vol régulier supersonique vers les USA. Air France et British Airways inaugurent la liaison supersonique Europe USA. Les avions sont placés nez à nez devant la nouvelle aérogare de Dulles.

Sur le toit de l'aérogare, une partie de l'équipage du vol inaugural pose devant les avions. De gauche à droite : M. Gientini, Albert Leblanc, Martine Marage, Françoise Rémy, Claude Monpoint (CC), Martine Wieser, Claude Couybes et Pierre Dudal (CDB). *Photo A Leblanc.*



12 juin 2003. Le Fox Alpha, le même qui a effectué le vol inaugural en 1976, revient prendre sa retraite à Dulles. Depuis, il est exposé au Steven F. Udvar-Azy Center. L'équipage entoure Mstislav Rostropovitch qui était invité sur ce dernier vol transatlantique.



De gauche à droite : Richard Vives, Jean-François Michel (CDB), Olivier Beaudon, Jean-Yves Dronne, François Calmels, Joelle Cornec-Templett, Gérard Duval (OPL), Mstislav Rostropovitch, Catherine Pellerin, Karim Ben-Othman, Nathalie Goubet-Daudet (CC), Laurent Verbouwe. Photo Gérard Duval.

PREMIER VOL REGULIER SUPERSONIQUE VERS WASHINGTON

24 mai 1976

Ce jour de printemps 76 est un moment important dans la saga Concorde puisque ce 24 mai, l'exploitation commerciale supersonique débute vers les Etats-Unis. Ce premier vol fait suite à la décision du Juge Coleman qui, le 4 février de la même année, autorise la desserte commerciale d'un certain nombre de terrains américains dont New-York et Washington Dulles. Il s'agit d'ailleurs d'une autorisation à durée déterminée car révocable avec un préavis de 4 mois ou immédiatement en cas de « danger pour la santé, le bien-être ou la sécurité du peuple américain » (sic).

Les Compagnies Air France et British Airways souhaitent ouvrir au plus tôt New-York et programment donc le premier vol vers Kennedy pour le 15 mars 1976 mais c'est sans compter sur les riverains de New-York qui, par l'intermédiaire du PONYA (*Port of New-York Authority*), parviennent à empêcher la venue de Concorde durant plus d'un an et demi. Il faut une décision de la Cour Suprême pour débloquer l'affaire fin 1977 mais « *that's another story* ».

Curieusement, le 17 mai 1976, une semaine avant le vol inaugural, un Concorde d'Air France s'était déjà posé à Washington mais sur un terrain militaire : *Andrews Air Force Base* avec, à son bord, le Président Valéry Giscard d'Estaing se rendant en voyage officiel aux Etats-Unis à l'occasion du bicentenaire de la révolution américaine. L'équipage technique est composé de Pierre Dudal, Alain Bataillou et André Blanc. Henri Perrier occupe le siège observateur. Pour éviter tout



Collection Philippe Borentin www.lesvolsofconcorde.com

recours d'associations américaines hostiles au Concorde, l'avion est réquisitionné par le gouvernement français pour effectuer cette tournée présidentielle qui fera escale à Houston le 20 mai, Nouvelle Orléans le 21 avant de rentrer sur Paris le 22 en passant par Pointe à Pitre. Pierre Dudal se posera à CDG dans la nuit du 22 au 23 mai et repartira pour Washington Dulles le 24 en milieu de journée ; les deux « rotations » sont effectuées par le même appareil, le Fox Alpha, démontrant déjà que sur Concorde, plus on vole, mieux la machine fonctionne.

Ce 24 mai, les deux Compagnies ont décidé d'une mise en service conjointe. Il est prévu que les avions se suivent à une douzaine de minutes d'intervalle et que les contrôleurs d'approche fassent le nécessaire pour que les atterrissages soient simultanés. Dans le cockpit, Alain Puyperoux occupe la place droite et Martial Détienne est l'officier mécanicien navigant. L'équipage de cabine est composé de Claude Monpoint (*cadre PNC assurant la fonction Chef de Cabine*), Martine Marage, Françoise Rémy, Martine Wieser, Claude Couybes et Albert Leblanc (*cadres PNC faisant office de stewards*).

Le vol se déroule normalement et Pierre Dudal exécute ce que l'on appellera, par la suite, une approche décélérée qui permet de gagner du temps, de moins consommer de carburant et de moins faire de bruit ; autant dire que, par la suite, cela devint le type d'arrivée privilégiée. Elle consiste à retarder au maximum la stabilisation à la vitesse finale d'approche, ce moment où il faut remettre de la poussée et donc faire du bruit. Cette arrivée, relativement silencieuse, fera titrer aux journaux locaux que Concorde était arrivé à « pas feutrés ». Huit mille personnes se sont massées au bord du terrain pour assister au spectacle. Pierre Dudal rapporte que les seuls manifestants, une vingtaine, appartiennent au CATCH : *Citizens Against The Concorde Here*. Les deux avions sont placés nez à nez devant l'aérogare futuriste de Dulles et le photographe officiel immortalisera la scène.

La réception des autorités américaines est chaleureuse ; le document « suivi de vol » de chaque commandant est remis officiellement au représentant du Smithsonian Institute ; Concorde entre déjà dans l'histoire ! Les équipages AF et BA se rendent ensuite à la réception donnée par le National Press Club au cours de laquelle Pierre Dudal confie à quelques journalistes que le décollage retour, prévu pour le lendemain, risque d'être bien plus bruyant que l'atterrissage.

TEMOIGNAGE

Effectivement, le décollage, suivi de près par tout le monde, et par la presse en particulier, dépasse largement les niveaux sonores habituels : 129 décibels à comparer aux 116 du Boeing 707, l'avion réputé le plus bruyant à l'époque. Le point de mesure qui a relevé ce niveau de bruit est situé dans une zone boisée et peu peuplée, ce qui explique qu'il n'y ait pas eu trop de plaintes ce jour-là et que la desserte de Washington Dulles n'ait jamais été remise en cause par la suite malgré cette première mauvaise impression.

Mis à part ces points techniques, cette grande première ne semble pas avoir marqué les esprits ; une des explications certainement étant que chacune et chacun attendaient l'ouverture de New-York. Albert Leblanc et Claude Monpoint ont bien voulu nous citer quelques anecdotes en relation avec ce fameux jour où le temps de vol entre l'Europe et les Etats Unis a été divisé par 2.

PG

« WASHINGTON » EN CONCORDE, QUELQUES PARTICULARITES



Par Claude Monpoint
Ancien Chef PNC
Navigant Concorde de 1973 à 1979

A la fin de l'été 1973, j'eus la chance de participer, en tant que Chef de Cabine, aux premiers vols « américains » de Concorde. J'ai d'ailleurs eu l'occasion d'en parler dans cette revue (*Mach 2.02 N°35 avril 2008*). Le Concorde de présérie Sierra Alpha avait participé à l'inauguration du nouvel aéroport de Dallas puis, après quelques vols de présentation avec des passagers triés sur le volet, avait rejoint Washington Dulles pour effectuer, le 26 septembre, la première traversée de l'Atlantique Nord avec 32 passagers VIP. J'étais en fonction sur tous les vols et en particulier sur ce vol historique. Lorsque nous nous sommes posés à Orly, après 3 heures et 33 minutes de vol, j'avais conscience que Concorde n'était plus un rêve européen mais qu'il était devenu une réalité tangible.

J'étais donc particulièrement heureux d'être, moins de 3 ans plus tard, Chef de Cabine du premier vol commercial d'Air France vers Washington. La préparation du vol avait été faite avec d'autant plus de soin que mes amis Claude Couybes et Albert Leblanc n'étaient pas, à cette époque, habitués à voler sur cette machine. Je rappelais les points essentiels de ce service si spécifique et les avertissais qu'à l'instar des autres vols inauguraux, « il faudrait faire avec » les journalistes présents à bord, désireux de se rendre au poste de pilotage. Le service s'effectua sans aucun problème. Ce vol inaugural se déroula dans d'excellentes conditions à la grande satisfaction des passagers. A noter une précision technique : la distance parcourue étant supérieure à celle Paris New-York, seules 90 places étaient mises en vente ; $10 \times 75 = 750$... cela faisait donc 750kg de Jet A1 en plus ! Le dernier rang de la cabine arrière était condamné.

Quid des excédents de bagages, fréquents sur cette ligne ? Le prix du supplément était gracieusement offert par la Cie et les bagages acheminés et livrés à domicile via d'autres transporteurs. A ce propos, il en était de même sur Rio où les suppléments (*toujours à titre gracieux*) étaient acheminés par le 747.

En cabine, sur Paris-Washington, la température étant, comme sur les autres vols, en parfaite symbiose avec la quantité de carburant, lorsque cette quantité diminuait, la température augmentait. A l'approche de Washington, la température avoisinait les 25°C, parfois davantage. Il arrivait que certains passagers s'en plaignent. Nous allions le signaler à l'OMN ... qui ne pouvait rien faire ! A noter que nous expliquions ce phénomène aux passagers et que la Direction commerciale ne reçut jamais de réclamation à ce sujet.

J'ai retrouvé deux clichés quelque peu différents où l'on voit l'équipage PNC. Il est à remarquer que la fonction « steward » était assurée par deux cadres PNC : Claude Couybes et Albert Leblanc. Au fond, les deux Concorde AF/BA, garés, après le débarquement des passagers, nez à nez !



**De g à dr : Albert Leblanc, Martine Marage,
Françoise Rémy, Claude Monpoint,
Martine Wieser, Claude Couybes**

TEMOIGNAGE

A cette époque, des voitures, louées à la société FAST, étaient gracieusement mises à la disposition des passagers souhaitant se rendre à Roissy. Ceci leur évitait d'utiliser leur propre moyen de transport. Concorde étant le symbole même de la vitesse, Air France, pour faciliter les transferts des passagers d'un aéroport vers Roissy, mettait à leur disposition avions-taxi et service d'hélicoptères.



Au début de juin 2003, peu de temps après la fin de l'exploitation **Concorde**, alors que j'avais quitté la Compagnie depuis près de 20 ans, Je reçus un appel téléphonique du Chef de Cabinet de **M. Spinetta**. Ce dernier sachant que j'avais participé en **acteur** aux premiers IAD, m'invitait en tant que **passager**, ainsi que **Marylène Vanier**, au dernier vol **Concorde**. Nous allions offrir à nos amis américains un « Bel Oiseau Blanc » ... qui désormais est présenté par le **Smithsonian National Air and Space Museum** dans le magnifique **Steven F. Udvar-Hazy Center** situé sur l'aéroport de Washington Dulles, entre le premier avion des **Frères Wright** et le **Spirit of Saint Louis de Lindbergh**.

"Tant que l'on n'a pas encore volé sur **Concorde**, on éprouve le sentiment confus que l'on va présenter un appareil né de la lubie des hommes et qui ne mènera nulle part ... Dès que l'on vole sur **Concorde**, ce sentiment disparaît...L'on éprouve alors une stupéfiante sensation de tranquillité et de douceur...A peine croyable : **Washington à 3h33 minutes de Paris !**" **Joe Murphy**, Rédacteur en chef d'**Air Transport World**

CM



12 juin 2003. Roissy CDG. Fox Alpha au départ pour Washington Dulles passe devant les « Concorde lovers » qui lui disent adieu.

VOL INAUGURAL WASHINGTON



Par Albert Leblanc

Chef de cabine Concorde

22525 heures de vol effectuées à Air France sur 19 types d'avions différents mis en service par la Compagnie à la reprise des vols après la guerre.

515 heures de vol sur Concorde

Alberto est un habitué des premières sur Washington puisque le 8 avril 1964 il participe au vol inaugural Paris Boston Washington en Boeing 707. Douze années plus tard, il est en fonction pour ce premier vol supersonique commercial vers les Etats-Unis dont il nous conte quelques anecdotes.

Au cours du vol inaugural Concorde Paris Washington du 24 mai 1976, au commencement de la descente, Edgar Schneider, dont la chronique à la revue « Jours de France » était très appréciée, est venu me voir dans le galley avant où j'officialiais pour avoir une idée de l'environnement dans lequel nous devions travailler vu la rapidité du vol. Etant entre autres, un lecteur de cette revue, je lui ai dit que je commençais toujours par lire son article et, connaissant ses goûts raffinés, je lui ai demandé s'il avait apprécié le repas et les boissons que nous lui avions servis. Il a trouvé que tout était de grande qualité.

Avant de mettre les plombs sur l'armoire boissons, il a remarqué qu'il restait encore du Cognac XO d'une grande marque qu'il connaissait très bien, je lui en ai proposé un verre qu'il a accepté avec le plus grand plaisir. Au retour il a fait un article où mon nom figurait, mais mes recherches ne m'ont pas permis de retrouver la revue dans mes archives.

Ce vol avait été programmé par Air France et British Airways, non pas pour décoller simultanément comme sur Rio, mais pour que les deux Concorde arrivent en même temps à destination. Sur le tarmac les deux Concorde ont été parqués, face à face devant l'aérogare et le photographe a pris la photo d'une partie de l'équipage depuis le toit de l'aéroport.

Et le soir, pendant la réception offerte par nos deux compagnies, nous avons fait connaissance de l'équipage de British Airways avec lequel nous avons échangé nos impressions sur ce vol.

AL



Réception au National Press Club. De g. à dr. Martine Marage, Claude Monpoint, Martine Wieser, Claude Couybes et Albert Leblanc