

### LA MISE EN ŒUVRE DU SERVICE A BORD

#### Le début de l'aventure



*Dès 1973, Claude Monpoint, navigant commercial Air France, commence à voler sur Concorde. Dans ce premier article, il nous parle de son expérience auprès d'Aérospatiale et, en particulier, des premiers vols avec passagers, effectués par le Constructeur sur des avions d'essais, comme le 02, mais dans des conditions normales de vol en ligne.*

*Il totalise 600 heures de vol sur Concorde, dont 156 en vols de présentation à bord du 02 (Sierra Alpha), 70 en vols d'endurance et 374 en ligne.*

**Par Claude Monpoint**  
**Ancien Chef PNC**  
**Navigant Concorde de 1973 à 1979**  
**11000 heures de vol dont 600 sur Concorde**

**A**vant d'occuper, à la fin de ma carrière, en tant que Chef PNC, le poste de Chef de Division Long Courrier, j'ai eu la joie, alors que j'étais Chef Steward de « vivre » pleinement l'épopée « Concorde » : aventure la plus enthousiasmante de ma vie professionnelle.

Au 1<sup>er</sup> janvier 1973, je fus affecté au « Département du Service en Vol », pour suivre les problèmes Concorde. Ma tâche consisterait à participer à l'élaboration du service et à en définir les méthodes d'exécution.

En février 1973, suite aux accords de Genève, signés entre les pays de l'OPEP, l'engouement pour Concorde, sur le plan international, s'altère, au point que les commandes ou options intéressant 70 appareils, fondent au soleil ! TWA et PAA se désistent ... suivies par d'autres Compagnies, à l'exception de British Airways et Air France. Malgré cette situation peu favorable, les essais et travaux se poursuivent tant à Filton qu'à Toulouse.

Concorde se faisant « attendre », je suis chargé, dans le cadre de l'ouverture d'une ligne Paris New York en B707, à caractère particulier, de concevoir un service spécifique susceptible d'apporter au vol baptisé « Parisien Spécial » un peu du luxe offert aux passagers du « Parisien Spécial » des années 1956 ... à l'époque des Super Constellation ! Ce sera ce service qui, plus tard, sera offert aux passagers des vols Concorde dits « d'endurance ».

Au début de cette même année 1973, l'Aérospatiale prépare une offensive d'envergure : à savoir continuer les essais pour obtenir des résultats conformes aux normes d'obtention du Certificat de Navigabilité ... tout en présentant l'avion en vol aux acheteurs potentiels et aux autorités gouvernementales détentrices du pouvoir de décision.

Le Constructeur va donc aménager l'avion de pré-série Concorde 02 pour cette « campagne ». La partie avant comportera tous les pupitres de contrôle et les armoires électriques : domaine des Ingénieurs d'essais, la partie arrière sera aménagée en cabine : une table et trente deux sièges.



## TEMOIGNAGE

Le Président Ziegler va demander et obtenir la coopération de la Compagnie Air France (Infrastructures, moyens divers etc.). En ce qui me concerne je vais être « prêté » à l'Aérospatiale pour assurer, en vol, le service offert aux passagers invités. Je vais avoir ainsi l'occasion de découvrir cet avion, de le connaître, de bien me familiariser avec lui et d'acquérir une expérience qui me sera, ô combien profitable pour concevoir le service qui sera offert aux passagers Air France lors de la mise en exploitation.

A Toulouse, je pris un premier contact avec la DEV (Direction des Essais en Vol) c'est-à-dire avec l'illustre équipe Turcat, Defer, Franchi, les mécaniciens et ingénieurs d'essais, entre autres Rétif, Perrier, Durand etc. En guise de baptême, j'effectuais un vol en leur compagnie, sans passer ... boucle supersonique .... Initiatique !

Ce premier vol marqua le début de ma grande aventure Concorde. Par la suite, afin de bien me familiariser avec l'avion, je me rendis à Toulouse à plusieurs reprises. Spontanément, des liens d'amitié s'établirent avec l'équipe de la DEV. J'y rencontrai des hommes généreux et passionnés qui « m'adoptèrent » rapidement. Il s'agissait bien là d'une équipe, conforme à la définition que donne à ce terme le Larousse : « groupe de personnes travaillant à une même tâche, unissant leurs efforts dans le même but ».

A mesure que mon expérience augmentait, celle-ci m'amenait à réfléchir en permanence aux caractéristiques de cet appareil. Ces dernières, **incontournables**, devraient générer obligatoirement un service de type nouveau :

- Le très faible volume de cabine et l'étroitesse de l'allée
- La rapidité des vols
- Les contraintes de poids
- La désynchronisation menus / décalage horaire
- Le profil de vol (phases de pénalisation du service)

Mis dans le secret des Dieux, j'appris que les vols de « Présentation » intéresseraient le Moyen Orient, l'Asie du Sud Est, l'Amérique du Sud, l'Amérique Centrale, l'Amérique du Nord, les Antilles ... tout un programme !... Complété par une série de boucles dites « Amérique Nord » simulant des Paris New York.



Pour traiter les 32 passagers qui voyageraient à bord du Concorde 02, il fallait, bien sûr, des PNC. L'avion n'ayant pas son certificat de navigabilité, le SNPNC (Syndicat National du Personnel Navigant Commercial) refusa l'embarquement de PNC Air France. Hôtesse et stewards furent recrutés à Toulouse par l'Aérospatiale. Etant moi-même possesseur du CSS (Certificat Sécurité Sauvetage), il n'était pas nécessaire que les PNC Aérospatiale en fussent tous détenteurs. Le nombre de passagers étant inférieur à 50 et ma présence, ou celle d'un autre Cadre PNC d'Air France, étant assurée sur tous les vols, la

réglementation était respectée.

Il me parut nécessaire néanmoins de donner aux PNC Aérospatiale une formation sécurité. A Toulouse, j'obtins, après avoir fortement insisté, que tous les équipements de secours soient testés. A noter, qu'à l'époque, l'appareil n'avait pas encore obtenu sa certification sécurité. Cette dernière ne lui sera accordée que bien plus tard, à Filton, après plusieurs tests d'évacuation rapide auxquels j'assisterai en compagnie des responsables de la formation sécurité d'Air France. Dans le hangar qui l'abrite, il fallut dégager tout ce qui entourait le 02 ... et cela ne se fit pas sans mal. Une manche d'évacuation fut gonflée et il fut procédé à un exercice d'évacuation auquel participèrent tous les PNC Aérospatiale.



## TEMOIGNAGE

La formation hôtelière fut donnée à la SFP d'Orly (Service de Formation du Personnel navigant). La composition d'équipage retenue fut la suivante : 1 Chef de cabine + 2 Hôtesse + 1 Steward.

De temps à autre, pour se familiariser à leur tour sur l'appareil, certains Cadres PNC d'Air France, entre autres Marylène Vanier et Albert Meyrignac, remplaçaient soit une hôtesse, soit un steward. Nous portions nos uniformes AF alors que l'équipe technique (Pilotes, Mécaniciens, Ingénieurs d'essais) ainsi que les hôtesse et stewards de l'Aérospatiale arboraient un uniforme qui leur était spécifique.



A quatre, pour traiter trente deux passagers, nous ne rencontrerons jamais d'énormes difficultés ... mais rapidement, je me rendis bien compte qu'un service de type classique serait, lors de la mise en exploitation, totalement inadapté.

Les vols de « Présentation » se succédèrent de 1973 à 1975, avec des escales aux quatre coins du monde ! ... Dakar, Rio, Lisbonne, Caracas, Quito, Téhéran, Metz, Miami, Washington, Dallas, Singapour, Séoul, Los Angeles, Le Caire, les Antilles etc. ... Sans oublier les « essais de froid » à Fairbanks en février 1974 avec, au milieu du séjour, au départ d'Anchorage, un vol simulant un New York Paris avec, à bord des sénateurs américains et de hautes personnalités du monde politique et de la Presse.

En avril 1974, dans le cadre de « L'exposition des Produits Français », je fus envoyé à New York pour présenter, à la Télévision Américaine, le « Produit Concorde ».

Lors de la cérémonie organisée à Toulouse le 2 mars 1989, à l'occasion du 20<sup>ème</sup> anniversaire du premier vol de Concorde, lors du dîner, un des membres de « l'illustre équipe » me dit : « Sais tu, Claude, que as eu beaucoup de chance car tu es le seul d'entre nous tous à t'être posé dans toutes les escales lors des vols de « Présentation ». A l'avant, l'équipage changeait mais toi, derrière, tu étais toujours là ! ».

Il est vrai qu'à l'époque, mes collègues du Département du Service en Vol m'avaient surnommé « Mach 2 » !

Tous ces vols de « Présentation » furent riches en anecdotes ou évènements divers. Permettez moi d'évoquer ce qui se passa à Dallas où Concorde 02 se posa pour inaugurer le nouvel aéroport. Lors d'une interview, un grand journaliste texan qui demandait à notre ami Franchi ce qu'il pensait des nouvelles installations, s'entendit répondre : « Here, concrete must not be very expensive ! ».



A Dallas, que n'a-t-on pas fait pour séduire les américains !... Un dîner de gala fut offert dans le Hall de l'Aérogare à ... plus de deux cents personnes ... tenue de soirée exigée !

A la fin du dîner (menu somptueux accompagné de vins français) par vagues successives, les « invités » furent conviés à

## TEMOIGNAGE

visiter l'avion. A la porte avant gauche, les deux hôtesses Aérospatiale, en robe longue, accueillait ces personnes et offraient aux hommes une petite trousse de toilette d'une grande marque française. A la hauteur des issues centrales, le steward en smoking, remettait aux dames et demoiselles un flacon d'eau de toilette, lui aussi à l'enseigne d'une grande marque française. Les visiteurs débarquaient par la porte arrière gauche. Egalement en smoking, je me tenais au bas de l'escabeau et j'offrais aux dames, à leur passage devant moi ... une splendide rose jaune, emblème du Texas !

Deux vols de « Présentation » marquèrent profondément l'opinion : en novembre 73, en effet, le premier Washington Paris eut un sérieux impact : Concorde n'était plus un rêve européen ... mais une réalité tangible. En outre, la présence de Concorde à Dallas avait soulevé l'enthousiasme. La presse locale, ô combien combative, avait lancé de vives critiques à l'encontre des constructeurs américains incapables, selon elle, de réaliser ... « such a civilian supersonic aircraft ! ».

Pour des raisons de décibels ... New York résiste toujours ... et l'autorisation de s'y poser se fait toujours attendre.

Les deux constructeurs, Aérospatiale et British Aircraft Corporation, avec le support des deux compagnies British Airways et Air France, futures utilisatrices, décident de « frapper un grand coup ».

Pour étudier le comportement de cet avion dans un trafic normal, sans bénéficier de priorité absolue, pour analyser son « intégration » aux flottes existantes, les deux Constructeurs vont réaliser de mai à août 1975 une série de vols dits « d'endurance ». Le Concorde aux couleurs d'Air France sera équipé d'un pupitre « ingénieur » (car les mesures instrumentales et de bruit se poursuivent) et de 72 sièges.

Il est prévu : 16 vols Paris Dakar Rio (6 heures de vol) et retour.

12 vols Paris Santa Maria Caracas (5 heures 15 de vol) et retour.

7 vols Paris Beyrouth (2 heures 30 de vol) et retour.

L'équipe commerciale sera composée de 5 PNC dont 1 Délégué du Personnel et ce ... après de longues heures de discussion avec le SNPNC pour lui faire comprendre tout l'intérêt qu'il trouverait à ce qu'un Délégué soit intégré à l'équipage. J'obtins gain de cause ... mais en contrepartie, il fallut accepter et organiser un suivi médical méthodique pour les PNC engagés. L'affaire ne fut pas facile à régler !



L'équipage technique était composé de PNT Aérospatiale et Air France et d'un ou deux Ingénieurs d'essais. Le Service offert aux passagers sera celui que j'avais conçu en 1973 pour le Parisien Spécial en B707 ! La formation des PNC eut lieu à la SFP d'Orly. Au cours du premier trimestre 75, une quarantaine de PNC dont 13 Cadres, bénéficièrent de cette formation. Le « coup d'envoi » de ce stage fut donné par Jean Franchi.

Tous les vols d'endurance s'effectuèrent dans de bonnes conditions et furent riches en enseignements de toutes sortes, fort utiles pour la suite.

### **Claude Monpoint**

*Dans le prochain numéro de Mach2.02, Claude Monpoint abordera la deuxième partie de l'aventure : la mise en œuvre du service à bord en ligne à Air France.*