

22 NOVEMBRE 1977

Le premier Paris – New York en Concorde



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

Voici donc, retrouvés dans ma mémoire (et dans ma documentation) quelques souvenirs afférents au premier Paris New York et retour. Ils sont assez peu nombreux en ce qui concerne les vols proprement dits (et j'en expliquerai les raisons). Ceux qui sont restés les plus « ancrés » dans ma mémoire sont spécialement les moments qui précéderent le vol aller. Aussi, me permettrez-vous de scinder en deux parties cet article : avant le vol aller ; les vols en eux-mêmes.

Avant le vol aller.

Dans le cadre de la dotation réglementaire d'uniformes, j'étais allé, boulevard des Italiens, chez Monsieur Collomb (tailleur Air France), me faire confectionner un uniforme neuf que j'avais porté, pour la première fois, à l'occasion de l'ouverture Paris – Rio – Paris ... et le rangeais, soigneusement, dans une housse ... en attendant le premier New York. Lorsque la date de ce dernier fut arrêtée, je le rapportais chez le couturier pour « reposer » un galonnage neuf, celui-ci s'étant terni quelque peu. J'allais également aux Champs-Élysées, chez « Jourdan » m'acheter une magnifique paire de chaussures noires que je « brisais » à l'appartement pour être bien à l'aise lorsque je les porterai en vol. Elles sont, actuellement, conservées dans une jolie boîte sur laquelle est collée une étiquette portant la mention suivante : « A me mettre aux pieds lors de mon dernier envol ». Cette dernière volonté est dûment mentionnée dans mon testament. Cela peut paraître farfelu, voire ridicule ... qu'importe !

Ce vol Paris New York et tout ce qui s'y rapporte, a toujours été pour moi d'une importance exceptionnelle, une sorte de fin en soi. New York, apogée des vols Concorde ! New York, ville où mes parents, émigrés, me conquirent il y a plus de 86 ans ! Le jour du vol aller, je m'étais levé très tôt. J'habitais, à l'époque, à Sucy-en-Brie, à proximité de la forêt de Sénart, à une bonne cinquantaine de kilomètres de Roissy. Je regagnais l'aéroport en empruntant des routes de campagne, libres d'embouteillages à tous moments. Nous disposions de deux voitures. Personnellement je roulais dans un coupé Chevrolet Impala, mon épouse dans une Austin Mini.

Novembre 77 vit apparaître les premières gelées. Pris par la préparation de ce fameux vol inaugural, je n'avais guère consacré de temps à l'entretien de la voiture ... j'avais omis d'ajouter de l'antigel à l'eau du radiateur ... et, bien sûr, ce qui devait arriver arriva : nuage de vapeur, ouverture du capot, constat : claquage d'une durite ! Je rangeais la voiture sur le bas-côté de la route, enfilaï ma veste d'uniforme et me précipitais en courant vers la première maison rencontrée. Les volets de celle-ci étaient fermés. Je frappais avec force. Une dame, apeurée, m'ouvrit la porte, la vue de l'uniforme l'ayant rassurée. Je lui demandais si elle possédait un téléphone et, si oui, l'autorisation de l'utiliser. J'appelais mon épouse qui dormait encore. Ultra-rapidement, elle fit face à ma demande : « venir aussi vite que possible me chercher avec sa voiture et me conduire à CDG ». Connaissant bien le circuit que j'empruntais, elle arriva rapidement et me trouva, resté auprès de ma voiture. J'avais les mains sales pour avoir « tripoté » sous le capot. En arrivant à CDG, j'allais vite aux toilettes. Lorsque je rejoignis mon équipage, il était 9h30 (heure réglementaire) ... moralité : dans le cadre d'un évènement important ... ne pas hésiter à prévoir une marge de sécurité indispensable. J'avais prévu d'arriver à CDG 2 heures 30 avant le décollage ... bien m'en prit !

21. **Le supersonique franco-anglais effectue aujourd'hui son premier vol régulier à destination de New York**

Concorde : une étape vers la rentabilité commerciale

le Figaro - 22 Nov. 77.

Plus d'un an et demi après avoir reçu du gouvernement des Etats-Unis l'autorisation de se poser à New York pour une période probatoire de seize mois, Concorde commence, aujourd'hui, à desservir régulièrement l'aéroport Kennedy. Mais on connaît les raisons d'un tel délai et l'on se souvient des obstacles d'ordre juridique que les compagnies Air France et British Airways, entre-temps, ont dû surmonter pour faire reconnaître et respecter leur droit.

Sans préjuger de ce que pourront encore tenter l'autorité portuaire de New York et les associations de riverains pour interdire l'avion supersonique, on peut penser que Concorde en a terminé avec la procédure. Il est grand temps qu'il en soit ainsi et que l'avion puisse, enfin, faire ses preuves, c'est-à-dire montrer si sa présence est compatible ou non avec l'environnement.

Il devra monter également sur cet itinéraire pour lequel il a été construit, et qui devient la clé de voûte du réseau, que l'avion supersonique est un moyen de transport bien fondé. En effet, toute question écologique mise à part, Concorde doit définitivement prouver, comme il l'a fait entre Paris et Rio-de-Janeiro, qu'il a une clientèle bien à lui pour laquelle le gain de temps et une moindre fatigue justifient une dépense supplémentaire.

Bien entendu, tant que le réseau supersonique des deux compagnies qui exploitent aujourd'hui l'avion ne sera pas entièrement tissé, Air France et British Airways continueront de perdre de l'argent. Mais la ligne de New York va constituer, à cet égard, l'épreuve de vérité. Des résultats qu'on en retirera dans les mois qui viennent, dépendra, pour un temps, l'avenir du transport supersonique civil.

Et n'oublions pas qu'il reste cinq exemplaires de Concorde qui n'ont pas encore trouvé acquéreur. Sans même envisager une relance — bien compromise aujourd'hui — de la chaîne de montage, il importe que les constructeurs puissent vendre ou, à défaut, louer ces avions. L'ouverture de la ligne vers New York leur permet donc de garder espoir, tant le sort de ces cinq avions et, pour les années à venir, du transport supersonique est grandement lié au succès commercial de cette liaison.

Pierre Kerlouégan.

TEMOIGNAGE

Les vols.

L'aller. Le vol, attendu et espéré depuis si longtemps, avait fait l'objet, en amont, d'une intense préparation. En ce qui concerne les prestations appelées à être servies, nous avions, avec l'aide de M. Henri Baudry de DK.TN, élaboré un menu d'une riche composition, accompagné de boissons de qualité. Près de deux ans s'étaient écoulés depuis le vol inaugural sur Rio et l'expérience acquise nous fut d'une grande utilité. Nous étions en mesure de proposer « l'excellence » aux passagers de ce vol inaugural. Le Centre PNC avait choisi des hôtesse et des stewards tous expérimentés. Ils avaient tous une expérience certaine de vol, ayant participé aux « vols d'endurance » (ce, pour la connaissance de la machine), et appartenant au groupe des PNC volant exclusivement sur Concorde (ce, pour la connaissance du service spécifique Concorde).

L'équipage PNC fut composé de la façon suivante :

Chef de cabine : Claude Monpoint

Hôtesse : Germaine Gauthier, Luce Marc, Nicole Méneveux

Stewards : Philippe Guede, Jean-Yves Plantey

Excellente équipe dont je n'eus qu'à me louer.

Nous avons consacré une bonne demi-heure au briefing précédant la montée à bord. J'insistais sur la patience dont il faudrait faire preuve à l'égard des journalistes toujours avides de prendre des photos ... et/ou de visite au poste de pilotage. J'avais, en ma possession, le menu du déjeuner et j'attirais l'attention de l'équipe sur les « points clefs » du service.

L'embarquement des passagers s'effectua à l'heure prévue, après que les « vestiaires » eurent été pré-embarqués. Tout au long du vol, l'exactitude des différentes opérations fut exemplaire. Le CDB nous avait demandé de « faire en sorte » que les passagers souhaitant visiter le poste veillent bien attendre la fin du déjeuner. Le service de déjeuner se déroula sans problème. Pas de demande particulière ... mais, surtout, aucune « effervescence », ce qui nous a facilité la tâche.

Nous eûmes le plaisir d'offrir aux passagers le menu suivant :

Médailon de foie gras

Homard Chevreuse

Noisette d'agneau grillé aux herbes de Provence

Confit de légumes Bayardi

Haricots frais, étuvés au beurre

Gâteau Ambassadeur

Fruits

Chablis Vaudésir 1973, Château Léoville Barton 1970,

Gevrey Chambertin 1961,

Dom Pérignon 1961.



Menu du vol inaugural
vers New York

Les passagers ne se déplacèrent pratiquement pas durant le déjeuner.

Les journalistes se comportèrent très raisonnablement (la plupart avait effectué l'inaugural Paris Rio en janvier 1976, ceci explique cela). Tout se déroula dans les meilleures conditions. Un souvenir est resté ancré dans la mémoire de Mademoiselle Méneveux et dans la mienne, à savoir l'attitude de M. Bellonte. Il resta, pendant tout le vol, immobile, prostré sans rien consommer ou presque, le regard fixe, porté sur l'horizon (le Machmètre, en l'occurrence !). Peut-être revivait-il la traversée réalisée en septembre 1930, en compagnie de son ami Costes, à bord du « Point d'Interrogation » baptisé « Gros Bidon » et ce en ... 37 heures et 17 minutes.



TEMOIGNAGE

Les passagers apprécèrent particulièrement la médaille commémorative de ce vol. « Concorde survolant Paris » sur une face, « Concorde survolant New York » sur l'autre face. Le visage des membres de la Direction Générale et des personnalités politiques reflétait leur satisfaction. Le vol avait été une grande réussite, en tous points.

A l'arrivée à New York, le débarquement s'effectua sans problème, nous eûmes droit aux félicitations de la Direction et des passagers. Tous ceux-ci furent immédiatement pris en charge par les responsables des Relations Publiques d'Air France New York.

Après avoir plombé les contenants de boissons alcoolisées et ceux réservés aux cadeaux, nous quittâmes l'appareil, heureux d'avoir rempli au mieux notre mission et d'avoir participé à la gloire de notre Bel Oiseau Blanc. Surprise fort agréable : lorsque nous pénétrâmes tous les six dans l'aérogare, deux rangées d'Américaines et d'Américains nous applaudirent ...



Le vol retour.

Les choses furent plus aisées qu'à l'aller. Nous n'avions pas à prendre en garde le comportement éventuel de journalistes dont la plupart rentrèrent le lendemain par un vol B747 ... et la « composition » de la cabine était fort différente.

Certains membres de la Direction et du monde politique étaient restés à New York. Nous avions, à bord, plus de cinquante passagers américains. Ceux-ci étaient particulièrement motivés : « **se rendre à Paris, en Concorde, à la vitesse de Mach2 et, en plus, lors de la première liaison commerciale.** »

Dès l'embarquement, ces passagers manifestèrent admiration et joie. L'atmosphère était fort différente en cabine, ne ressemblant en rien à celle de l'aller. Il ne s'agissait plus d'un vol inaugural semi-officiel mais d'un vol commercial « presque classique ». Il s'établit très rapidement une sorte de relation avec l'équipage à la fois respectueuse mais « teintée » de « *friendship* » si américaine. On pouvait les entendre s'exclamer « *fabulous* » ou encore, lorsque leur regard se portait sur le Machmètre : « *It's completely amazing !* » Il en était de même lorsqu'ils regardaient la couleur du ciel, à travers les vitres des hublots. Leur comportement à notre égard était empreint de gentillesse.

La qualité du menu les enchantait :

Caviar d'Iran

Aiguillette de canard à la Bigarrade

Tournedos au poivre vert

Cèpes sauce bordelaise, Pommes fondantes

Noisettine

Coupe de fruits

Château Ducru Beaucaillou 1971, Côtes de Nuit (Clos Vougeot 1970), Dom Ruinart.

Les passagers américains apprécèrent notamment que le café leur fut servi en même temps que le dessert. A noter également le succès remporté par le « Clos Vougeot 1970 ». Comme lors du vol aller, l'offre des médailles commémoratives fut particulièrement appréciée.

A part ces remarques, aucun fait notable ne m'est resté en mémoire. L'équipe PNC, parfaitement rôdée, avait donné le meilleur d'elle-même, tant à l'aller qu'au retour. Les remerciements chaleureux formulés par les passagers, lors du débarquement, prouvèrent que le vol retour avait été aussi réussi que celui de l'aller.

Nous étions, et sommes encore, fiers d'avoir été, pour une part importante, les artisans de la réussite de ce vol inaugural. Nous en rêvions, nous l'avons fait et bien fait. Cela ne s'oublie pas et ne s'oubliera jamais.

CM



Claude Monpoint en cabine le 22/11/77 (archives INA)