

Les chroniques de Bob Saitta

Souvenirs du Concorde à Washington Dulles

À : Ann Wadman, Présidente de l'Amicale USA

De : Bob Saitta : (2015)

Chère Ann,

En réponse à votre demande concernant mes souvenirs du lancement du Concorde aux États-Unis,

Voici mes réflexions et anecdotes.

Toutes les personnes concernées sont libres de les utiliser et de les modifier comme bon leur semble.

Introduction

Par Ann Wadman

Présidente de l'Amicale Air France USA



**CLICK HERE FOR
ENGLISH VERSION**

En 2015, dans le cadre d'un projet mené par le musée Air France, les membres de l'Amicale USA ont été sollicités pour contribuer à la rédaction d'un ouvrage commémorant l'histoire de la compagnie aux États-Unis. Le livre comportait un chapitre entier consacré au Concorde, mais aucune histoire de cet avion ne saurait être complète sans mettre en lumière l'un de ses acteurs majeurs : **Robert (Bob) Saitta**, chef d'escale à l'aéroport de Dulles au moment de l'inauguration du supersonique. Bob a accepté d'écrire ses mémoires — un recueil d'anecdotes captivantes, rédigées dans son style inimitable. Nous les avons intitulées « Les Chroniques de Bob Saitta ». Seule une petite partie a pu figurer dans le livre, mais Bob a légué l'intégralité de son travail à Air France, pour la postérité. Nous sommes aujourd'hui ravis d'avoir l'opportunité de publier les Chroniques de Saitta dans leur intégralité. Malheureusement, Bob nous a quittés en 2022.



Bob Saitta



Steve Sterner

« À un moment charnière de l'histoire de l'aviation, Air France avait besoin des bonnes personnes, au bon endroit et au bon moment. Avec Bob Saitta et Steve Sterner, la compagnie a fait le bon choix. »

Ses écrits sont demeurés intacts, sans coupure ni retouche, afin d'en préserver l'authenticité. Toutefois, pour permettre au lecteur de pleinement apprécier les événements de l'époque, il nous a semblé important de les replacer dans leur contexte. **Steve Sterner** dirigeait la société d'assistance en escale de Dulles lors de la mise en service du Concorde. Bras droit de Bob, il est donc particulièrement qualifié pour attester de l'exactitude de ces chroniques, tout en apportant son propre éclairage. Steve a volontiers accepté d'enrichir le récit de Bob — non pas en modifiant ses mots, mais en apportant les éléments d'arrière-plan, le contexte et les circonstances entourant les faits relatés. Ses commentaires viennent ainsi ponctuer la narration de Bob.

Ce passionnant ensemble de commentaires constitue donc le récit croisé de deux témoins d'une époque extraordinaire de l'histoire de l'aviation, et de ces personnalités d'exception qui y ont joué un rôle de premier plan. Leurs témoignages directs représentent une contribution inestimable à la saga Concorde.

Le lancement du service Concorde vers les États-Unis

Avec les débuts de l'exploitation commerciale du Concorde vers les États-Unis, Air France devait s'appuyer sur ses meilleurs éléments. Bob Saitta, auparavant chef d'escale à Los Angeles, fut nommé au poste crucial de chef d'escale à l'aéroport de Dulles et chargé des préparatifs et du lancement de l'exploitation Concorde. La mission était colossale. Rarement dans l'histoire de l'aviation commerciale moderne autant de choses ont reposé sur le leadership, le discernement et l'ingéniosité d'un seul homme.

Mais Air France avait fait le bon choix ...

AW

23-26 septembre 1973. Une exposition statique à IAD

Steve Sterner (SS). *Ce fut un événement particulièrement exigeant. C'était la toute première apparition du Concorde sur le marché américain, et il fallait être à la hauteur de ce que signifiait la nouveauté de ce premier avion de ligne supersonique au monde. Comme l'aéroport de Dulles — désigné ci-après sous le code IAD — fonctionnait à l'époque avec des aires de stationnement au large, un service de navettes dut être mis en place, comme le raconte Bob. L'exposition statique attira un flot ininterrompu de visiteurs : des passionnés, des curieux, des célébrités et des personnalités politiques influentes. De nombreux hauts responsables d'Aérospatiale étaient présents pour des entretiens et des présentations, tant publics que privés. Bob était épaulé par des collègues de JFK, par le personnel au sol local d'ASI, ainsi que par les équipes commerciales de Washington DC.*

Robert Saitta (RS). Dans mon souvenir, le F-WTSA portait les couleurs d'Air France d'un côté et celles de British Airways de l'autre. Lors d'une réunion conjointe AF / BA / IAD DOA, une légère friction est apparue avec BA. Pendant la phase préparatoire et lors des vols d'essai aux États-Unis, l'appareil était stationné à une porte Air France, de sorte que seule la livrée Air France était visible du public durant toute l'escale au sol. Nous avons convenu de déplacer l'appareil vers une porte BA pour la seconde moitié de l'escale. Nous n'avons bizarrement jamais trouvé le temps de le faire...

L'engouement pour visiter l'appareil était immense, dépassant largement la liste déjà longue des invités, mais l'Aérospatiale ne put accepter une prolongation d'une journée supplémentaire. Nous avons mis en place un planning de départs et d'arrivées des mobile lounges (*navettes d'embarquement surélevées - à l'époque, tous les départs long-courriers s'effectuaient depuis des postes au large, et l'heure de départ affichée correspondait en réalité à l'heure de départ de ces navettes*). Nous avons mis en place un circuit : les visiteurs partaient à bord d'un mobile lounge qui venait se coller à la porte arrière de l'avion ; ils montaient à bord, traversaient la cabine jusqu'au cockpit pour un coup d'œil rapide, descendaient sur le tarmac pour en faire le tour à pied, puis, après une séquence de questions-réponses, embarquaient dans une autre navette pour regagner le terminal comme des passagers à l'arrivée, pile au moment où la navette suivante débarquait son contingent de visiteurs.



Un « mobile lounge » devant la tour de contrôle de Dulles

Photo de Balthazar Korab / Bibliothèque du Congrès

Ce ballet se répétait tous les jours de 9h à 18h. Pour donner une idée de l'engouement suscité : un sénateur américain a téléphoné en expliquant qu'il avait été retenu en commission parlementaire toute la journée et a demandé s'il pouvait venir en soirée... Bien sûr nous avons accepté et, à l'issue de sa visite privée, il était totalement conquis. À tel point qu'il a fait consigner sa visite dans le Congressional Record (*journal officiel des débats du Congrès américain*), accompagnée d'éloges appuyés envers Air France et le Concorde.

Les débuts à IAD et la visite présidentielle

SS. *La visite du président français Valéry Giscard d'Estaing a fourni l'occasion d'effectuer un vol d'essai du Concorde sur la route commerciale nord-atlantique, juste avant l'inauguration de la ligne commerciale vers IAD. Comme prévu, ce vol devait atterrir sur la base aérienne d'Andrews (Andrews Air Force Base), à l'est de Washington D.C. L'armée de l'air s'est montrée très professionnelle et accueillante lors du briefing technique consacré à l'assistance au sol. Un membre du personnel d'IAD était présent en qualité de conseiller, en cas de besoin. La carte de navigation de ce vol a pu être récupérée et est conservée aujourd'hui par un particulier.*

RS. Le vol du 17 mai 1976 à destination de la base aérienne d'Andrews (ADW), tout juste une semaine avant le coup d'envoi du service régulier, nous a pris au dépourvu. Andrews est une base strictement réservée aux opérations VIP et, en dehors de quelques équipements au sol, le transporteur doit assurer lui-même la quasi-totalité des prestations. Si mes souvenirs sont exacts, il s'agissait d'un vol présidentiel et l'atterrissage à ADW était obligatoire. Nous nous sommes rendus sur place afin de les briefer sur les spécificités de l'assistance au sol du Concorde par rapport aux avions subsoniques, ainsi que sur le périmètre de sécurité à respecter pour les spectateurs. (*ADW faisait preuve d'une attitude très ouverte et accommodante envers la presse et s'attendait à une affluence considérable pour l'arrivée du Concorde...*)

Comme ils ne s'étaient pas montrés particulièrement favorables aux avions de ligne supersoniques (SST), nous redoutions des retours négatifs quant aux nuisances sonores. Nous avons d'ailleurs contacté le commandant de bord pour lui suggérer de rouler jusqu'au parking sur deux réacteurs seulement. La visite a finalement été un franc succès, sans le moindre accroc. La période d'essai accordée par le secrétaire aux Transports Coleman a conduit la F.A.A. à installer de nombreux capteurs de bruit autour des pistes et dans les localités voisines. Et ce, malgré notre proposition de leur communiquer des milliers de pages de données acoustiques déjà en notre possession.

L'objectif ultime : « La perfection sera tolérée »

SS. *Aucune barre n'était placée trop haut. Le succès d'Air France et du Concorde était sur le point d'être mis à l'épreuve. Notre ligne de conduite nous fut dictée par l'échange qui suit. Pour les Américains, la devise serait « la perfection sera tolérée ». Et l'équipe d'IAD s'est montrée à la hauteur des espérances.*

RS. Au cours d'une réunion, le président-directeur général **Pierre Giraudet** m'a regardé droit dans les yeux et a prononcé ces mots, appelés à devenir célèbres : « **LA PERFECTION SERA TOLÉRÉE !** »
(Nous avons appris plus tard qu'il était mécontent des résultats de l'escale de Rio de Janeiro. Par la suite, j'ai trouvé qu'il s'agissait d'un homme plutôt enjoué, sauf quand les choses ne se déroulaient pas comme prévu).

SS. *Après des mois de planification et de préparation, « le jour de gloire est arrivé ». L'une des plus grandes forces de Bob Saïtta en tant que manager résidait dans l'anticipation. Il réunissait l'équipe d'IAD et passait méthodiquement en revue chaque prestation requise, chaque attente, chaque procédure et, point sans doute le plus crucial, chaque scénario d'urgence (« et si... ? »). Pour parer à ces éventualités, Bob a convié à Dulles les équipes des escales de dégagement assignées au Concorde, Halifax (YHZ) et Baltimore (BWI), pour qu'elles puissent observer en direct les opérations de traitement de l'appareil et appréhender le niveau exceptionnel de préparation et d'exigence requis si, un jour, le Concorde venait à se dérouter chez eux sans prévenir. Ce sens aigu de la planification — et de l'anticipation des imprévus — apparaîtra de manière flagrante au fil de ses mémoires.*

RS. Il convient de souligner qu'un travail immense a été accompli tout au long des mois qui ont précédé l'arrivée du vol inaugural à IAD le 24 mai 1976, et de nombreux objectifs avaient été fixés. Par exemple : porter la capacité du salon VIP de 7 à 60 places assises, plus quelques places debout, en annexant un local adjacent.

SS. *En effet, nous nous retrouvions propulsés dans les métiers du « bâtiment et de la décoration d'intérieur », afin d'aménager un espace décent pour accueillir chaque jour les 90 passagers VIP du vol.*

Il fallut recruter et former le personnel pour l'enregistrement des passagers, le commissariat de bord (catering), les équipes de piste, le nettoyage de la cabine et la sûreté.

À elle seule, la société d'assistance est passée de 20 à 50 employés pour gérer les services aux passagers et la piste pour le Concorde. La société Marriott a engagé une équipe de collaborateurs vietnamiens spécifiquement dédiés à la confection des repas servis à bord. Une société tierce de gardiennage constituait également une nouveauté totale, intégrée pour garantir la sécurité et la sûreté des vols. Tous les personnels appelés à intervenir sur le Concorde se voyaient délivrer un badge d'accès avec photo leur octroyant l'accès aux zones réservées à l'avion - l'inauguration d'une procédure qui allait devenir obligatoire par la suite. Bob Saitta a joué un rôle déterminant dans l'élaboration et la mise en œuvre de l'ensemble de ces mesures.

Recrutement d'une société de sécurité

RS. Un autre objectif fut fixé : ZÉRO retard imputable à l'escale. Pour cela, il a fallu rédiger et soumettre les procédures de sûreté à la F.A.A. Nous avons modifié le tapis convoyeur des comptoirs d'enregistrement afin d'y intégrer un appareil de contrôle aux rayons X, et procédé à l'inspection manuelle de tous les bagages de soute à l'aide d'un détecteur d'explosifs. Nous avons également affiché, au comptoir de briefing PNT (*personnel navigant technique*), une vue aérienne grand format d'IAD indiquant très clairement l'emplacement de chaque capteur de bruit...

SS. *On comprend ici la logique qui a présidé à la création d'une équipe de sûreté dédiée au Concorde, mise sur pied par Saitta en concertation avec les autorités gouvernementales et dans le respect de la réglementation en vigueur.*

Les protocoles de sûreté introduits pour le Concorde en 1976 étaient avant-gardistes et allaient servir de modèle à un grand nombre de normes de sûreté aéroportuaire appliquées aujourd'hui à l'échelle mondiale.

RS. Nous avons transmis les procédures approuvées par la FAA au chef pilote ainsi qu'au syndicat des pilotes (*les principales craintes concernaient les alertes à la bombe et les détournements d'avion*). Le dispositif était verrouillé à un point tel qu'aucune phase des opérations au sol n'échappait au contrôle : un récapitulatif signé par le chef d'escale attestant de l'ensemble des mesures appliquées était remis au commandant de bord lors de chaque briefing avant le départ. L'objectif était clair : si le commandant apprenait en plein vol qu'un appel signalant une alerte à la bombe avait été reçu, il savait qu'il pouvait poursuivre sa route jusqu'à destination en toute sérénité, au lieu d'appliquer la procédure habituelle consistant à se dérouter vers un aéroport alternatif pour refaire exactement ce qui avait déjà été accompli.

Autre objectif : livrer tous les bagages avant même l'arrivée du premier passager en douane.

Cela supposait de charger tous les bagages sur les chariots et de les expédier avant le départ du mobile lounge. Les agents de piste sont même allés plus loin que l'objectif fixé : ils pénétraient dans la zone des douanes et disposaient directement les bagages sur des chariots avant même que les passagers n'y parviennent.

SS. *L'espace pour les bagages à main était extrêmement restreint en cabine Concorde ; par conséquent, 90 passagers représentaient plus de 90 valises à caser dans seulement deux soutes. L'équipe de piste est devenue particulièrement experte dans l'acheminement des bagages — heureusement sans jamais récolter de contravention pour excès de vitesse de la part de la police de l'aéroport ! Après avoir déchargé l'appareil, les pisteurs troquaient leur chemise trempée de sueur contre une chemise propre, puis se rendaient en zone douanière pour dégager le tapis à bagages et orienter les passagers vers leurs valises. L'opération était si bien rodée que certains passagers se demandaient si leurs bagages n'avaient pas voyagé sur un vol précédent !*

Après tout, les objectifs ne sont pas fixés simplement pour être atteints... mais pour être dépassés.

Et ce n'était pas tout... loin de là.

SS. Comme l'aéroport de Dulles ne disposait pas d'un réseau de vols intérieurs très développé à l'époque, de nombreux passagers en correspondance atterrissaient à l'aéroport National (DCA), situé à une trentaine de kilomètres d'IAD. Pour veiller à ce que l'expérience Concorde débute dès l'atterrissage à DCA, une équipe d'agents d'accueil y était dépêchée chaque jour. Les passagers Concorde étaient accueillis dès la porte de leur avion par un agent d'Air France et personnellement escortés, avec leurs bagages, jusqu'à une limousine qui les attendait pour rejoindre Dulles. Aucun détail n'échappait à Bob Saitta. Et songez qu'en 1976, le téléphone portable n'existait pas. Difficile à concevoir aujourd'hui ! Les agents recevaient de la monnaie pour pouvoir appeler IAD depuis une cabine téléphonique et confirmer l'arrivée ainsi que la correspondance de chaque client Concorde.

RS. Volet logistique : mise en place d'un service de transport terrestre pour les correspondances... Limousines privées pour les passagers atterrissant à l'aéroport National DCA et en correspondance sur Air France à Dulles IAD, et taxis privés pour ceux arrivant à IAD à destination de DCA. Nous avons sollicité l'unique entreprise de transport terrestre autorisée sur l'aéroport d'IAD (*qui gérait les navettes de transit et les taxis*) pour agir comme intermédiaire et fournir des limousines à partir d'une liste restreinte. Aucun détail n'a été laissé au hasard : les chauffeurs recevaient des logos magnétiques AF Concorde à apposer de chaque côté de leur limousine lorsqu'ils transportaient nos passagers. Nous avons convenu de commander les limousines à H-24, d'ajuster à H-12 et de confirmer définitivement à H-6. Les passagers atterrissant à DCA étaient pris en charge par des agents d'escale envoyés sur place pour les accueillir au pied de l'appareil, les guider jusqu'à la limousine et remettre au chauffeur un bon de transport garantissant son paiement. Il s'avérait impossible d'organiser un tel dispositif pour nos passagers à l'arrivée poursuivant vers DCA ; nous leur remettions donc des bons de taxi.

SS. L'un des atouts historiques d'Air France a toujours été sa légendaire gastronomie en vol. Comme précisé ci-après, nous avons le privilège d'avoir à la tête de notre service hôtelier notre propre chef « trois étoiles », Michel Martin. Michel aurait pu mettre son extraordinaire talent culinaire au service de n'importe quel établissement trois étoiles du Guide Michelin, mais il avait préféré rejoindre Air France pour des raisons personnelles. La pression pesant sur l'équipe du commissariat de bord était immense. Le menu changeait toutes les deux semaines pour éviter à nos habitués de se voir servir deux fois le même repas. Et de fait, beaucoup d'entre eux empruntaient le Concorde plusieurs fois par mois. L'appareil imposait en outre des contraintes de service inhabituelles : en raison de l'assiette cabrée requise pour maintenir la vitesse supersonique, ces délicats canapés avaient la fâcheuse manie de glisser pour s'agglutiner au bout du plateau en un tas peu ragoûtant. L'ingéniosité est venue à la rescousse : un revêtement antidérapant, associé à une petite pointe de beurre sous chaque canapé, a réglé le problème. Un bel exemple de plus de « **La perfection sera tolérée** », où aucun détail de l'expérience Concorde n'était laissé au hasard.

RS. Le traiteur était formé à chaque cycle de menus par le grand et légendaire chef Michel Martin. Nous réalisions des séries de clichés des plateaux-repas qui étaient affichées aux différents postes de travail : un jeu était envoyé à Paris et l'autre restait à l'escale. Une ou deux fois par mois, les canapés et les repas des passagers absents à l'embarquement (*les no-shows*) étaient débarqués et rapportés aux bureaux de l'escale pour comparaison avec les photos, vérification du calibrage et du poids... et dégustation par nos agents.

Qui atterrit en premier ?

SS. Les questions protocolaires et la fierté des compagnies devaient être « gérées » avec autant de doigté que les opérations de piste et les services aux passagers. Bob relate ici les réunions houleuses, mais toujours courtoises, qui ont réuni Air France, British Airways et la FAA à l'approche du vol inaugural. Saitta surveillait chaque étape des préparatifs avec un regard d'aigle, prêt à fondre sur la moindre anomalie. « **La perfection sera tolérée** » n'a jamais été autant d'actualité.

RS. L'inauguration du service commercial régulier approchait à grands pas. Les cadres régionaux et locaux d'AF et de British Airways (BOAC), ainsi que le directeur de l'aéroport de Dulles, se sont réunis pour caler le déroulement

de la première journée. La discussion s'est mal engagée dès qu'il a fallu trancher qui atterrirait le premier. Le représentant de BA adoptait une posture très « colonel Blimp » (*le stéréotype du Britannique guindé et pompeux*) et défendait fermement ses positions. Il n'a guère apprécié notre proposition d'atterrir par ordre alphabétique, ce qui a entraîné la clôture brutale de la réunion... et son report...

Nous avons alors demandé au directeur de Dulles si le parking situé au pied de la tour de contrôle (*réservé aux avions court-courriers et régionaux*) pouvait supporter des appareils plus lourds et, si oui, s'il autoriserait les deux Concorde à s'y garer pour n'être remorqués que quelques heures plus tard. Sa réponse positive a été immédiate.

Le jour de l'inauguration : une planification minutieuse

RS. Nous nous sommes procuré des plans à grande échelle de l'aire de stationnement de la tour et des pistes, nous sommes allés sur place et avons déterminé les emplacements de stationnement pour les deux Concorde. Lors de la réunion suivante, nous avons présenté (*sans avoir rien communiqué aux participants au préalable*) le programme suivant pour la première journée :

1. Le directeur de l'aéroport devait dégager toutes les opérations au pied de la tour et autoriser les deux Concorde à rouler jusqu'aux emplacements dessinés sur nos plans. Il devait également obtenir l'accord de la FAA (*l'aéroport d'IAD appartenait alors à la FAA*) et organiser avec l'ATC, la tour de contrôle d'IAD et le contrôle au sol, des atterrissages simultanés sur les deux pistes parallèles. Ainsi, AF et BA arriveraient toutes les deux « premières », mais ensemble.
2. Les deux compagnies devaient se coordonner avec leurs directions générales respectives et informer l'ensemble des parties prenantes. Ce tarmac se trouvait devant et un niveau en dessous de la très grande terrasse panoramique qui entourait le restaurant de l'aéroport sur trois côtés, parfaite pour accueillir les spectateurs ; il comprenait également un très vaste espace restaurant/réception prêt à accueillir discours, entretiens, médias, invités, etc. Le directeur de l'aéroport devait régler ces aspects avec les concessionnaires concernés.
3. AF et BA devaient contacter les services d'immigration et des douanes pour obtenir un traitement accéléré des passagers Concorde, ainsi qu'un dédouanement à bord pour les personnalités censées s'adresser à leur chaîne de télévision nationale depuis la porte de l'avion. L'intégralité de la proposition a été validée sans la moindre contestation.

Steve Sterner et ses « Ramp Rats » dépassent la perfection

SS. « Ramp Rats » littéralement « rats de piste », était le surnom affectueux donné par Bob Saitta aux 10 à 15 employés qui géraient le matériel de piste, le chargement/déchargement des bagages et le nettoyage de la cabine.

RS. Tout s'est déroulé selon les prévisions pour les deux compagnies, mais AF a excellé... **Steve Sterner et ses « ramp rats » prenaient déjà la direction des douanes avec tous les bagages alors que les bagagistes de BA se trouvaient encore sur le tarmac sans même avoir ouvert leurs soutes !**

Le voyage d'étude et d'observation à AF/CDG avait porté ses fruits.

SS. IAD s'est avéré être le cadre parfait pour le lancement du Concorde. C'était un véritable déferlement médiatique !

RS. Nous avons tous largement sous-estimé l'engouement du public. La terrasse panoramique était bondée à craquer jusqu'au tractage des appareils, plusieurs heures plus tard. L'autoroute d'accès à Dulles était saturée sur plusieurs kilomètres, les parkings débordaient et les activités normales de l'aéroport tournaient au ralenti. L'espace de réception est resté plein à craquer pendant des heures. Une superbe photo couleur des deux avions a été prise depuis un hélicoptère. Un tirage encadré m'a été envoyé ; il est resté accroché dans mon bureau jusqu'à mon départ à la retraite en 1992, date à laquelle il a été transmis à Steve Sterner.

Le vrai test commence

SS. Les « ramp rats » formaient une équipe d'une ingéniosité remarquable et extrêmement motivée, qui prenait le mot d'ordre de « perfection » très à cœur. Bob relate ci-après un exemple de leur extraordinaire souci du détail. Ils s'étaient mis en tête de faire briller la cabine du Concorde comme si l'appareil venait tout juste de sortir d'usine à IAD. Avec l'escale de nuit du Concorde, ils avaient largement le temps d'atteindre cet objectif. Puis, une fois le commissariat de bord terminé le matin du départ, la cabine était nettoyée de fond en comble une seconde fois. Le PNC fut stupéfait de les voir à quatre pattes dans l'allée centrale à la recherche de la moindre poussière oubliée. « La perfection sera tolérée », assurément.

RS. Nous avons ensuite entamé une phase d'apprentissage particulièrement rude. Ce n'est qu'au troisième départ que nous avons pu inspecter les opérations préalables au décollage. En pénétrant dans la cabine par la porte passagers avant, nous avons constaté que tous les cendriers des sièges manquaient à l'appel. Au moment où nous allions frôler la crise de nerfs, le chef de l'équipe de nettoyage s'est précipité pour nous rassurer : tout allait bien, les cendriers avaient simplement été retirés pour être LAVÉS. Nous nous sommes étonnés, car cela ne figurait absolument pas dans les plannings prévus lors de nos réunions. Il nous a répondu que l'équipe de nettoyage nous trouvait trop occupés pour nous importuner avec ça et que, dans l'esprit « *un intérieur neuf à chaque départ* », ils s'y étaient attelés d'eux-mêmes. Quand on leur a demandé comment ils transportaient tous ces cendriers, il a précisé : « *On les empile dans trois couvertures AF et on les descend au bac de lavage* ». Tout en saluant leur esprit d'initiative, nous leur avons suggéré d'acheter des sacs-poubelle renforcés en plastique plutôt que d'utiliser les couvertures AF (*de superbes couvertures en pure laine vierge, particulièrement douces et très coûteuses*). Ce n'est là qu'une des nombreuses illustrations de l'état d'esprit partagé par l'ensemble des acteurs impliqués dans les opérations du Concorde.

SS. Une part essentielle de la préparation au Concorde a consisté à réceptionner depuis Paris le matériel de piste spécialisé indispensable à l'assistance de l'avion. Une équipe fit le déplacement depuis CDG pour assembler les différentes passerelles et escabeaux nécessaires pour s'adapter à la garde au sol exceptionnellement haute du Concorde. L'équipement sans doute le plus emblématique était la passerelle d'armement hôtelier (catering), baptisée « **G7** ». Malgré toute sa sophistication, le G7 était équipé d'une manivelle manuelle pour effectuer les derniers mètres de manœuvre et se caler au millimètre le long du fuselage. Saitta relate ci-après un échange particulièrement mémorable avec Paris au sujet de ce matériel de piste.



La célèbre passerelle d'avitaillement du Concorde, le G7

RS. Nous avons examiné la plateforme G7 servant au chargement des offices (*galleys*). C'était une structure imposante et peu maniable, conçue à l'origine pour être mise en place à l'aide d'une barre de remorquage tractée par un chariot à bagages. Nous avons formellement interdit l'usage du tracteur, et la passerelle a été poussée manuellement en position : une rampe passait au-dessus de l'aile et la section porteuse venait se glisser en dessous. La direction (*en la personne de Jean-Jacques Machon*) avait conçu ce système pour permettre le chargement du commissariat de bord par la porte arrière, par-dessus l'aile, évitant ainsi d'avoir à faire rouler ou porter les chariots-repas (*trolleys*) le long de l'étroit couloir de la cabine, ce qui évitait d'endommager les aménagements intérieurs et

les accoudoirs. Lorsque nous avons émis des réserves auprès de M. Machon, il m'a mis au défi de lui montrer un seul équipement existant capable d'accomplir cette tâche — à l'exclusion formelle de celui utilisé par British Airways... Cela a clos le débat.

SS. Enfin, vint une récompense amplement méritée pour toutes les équipes dont le dévouement avait fait de l'escale du Concorde à IAD une telle réussite en 1976. Ce n'est qu'ici que Bob s'arrête un instant pour souligner la contribution inestimable des équipes d'assistance technique d'Aérospatiale et de Rolls-Royce, présentes sur le terrain à IAD jour après jour. Leur savoir-faire et leur soutien sans faille ont été infiniment précieux alors que le Concorde écrivait, quotidiennement, une nouvelle page de l'histoire de l'aviation.

RS. Après trois mois sans le moindre retard imputable à l'escale, nous avons organisé une grande fête de remerciement dans un club privé de Virginie doté d'une vaste piscine. La soirée s'est prolongée tard dans la nuit, avec force nourriture etc. Nous avons réservé plusieurs caisses d'un excellent champagne pour porter un toast tout particulier avec les délégués techniques français et britanniques des constructeurs de la cellule et des réacteurs des deux pays. Ils étaient TOUJOURS présents à leur poste et se sont révélés indispensables. Les invités qui n'étaient pas en tenue de bain ont quand même fini dans l'eau... *(SS. Y compris Bob Saitta lui-même, jeté à l'eau en guise d'hommage chaleureux par l'ensemble des équipes du Concorde !)*

1978. Concorde prolonge sa ligne jusqu'à Mexico

SS. Bob Saitta porte la planification et le souci du détail à un niveau inégalé au moment où Air France étudie la faisabilité de l'ouverture de la liaison CDG – IAD – MEX. Cette éventualité a fait l'objet de réflexions approfondies, d'analyses poussées et d'études en temps réel pour déterminer si une telle exploitation pouvait fonctionner. La culture de la « Perfection » ne tolérerait aucun compromis, mais comment la garantir ? Après tout, on attendait du Concorde une ponctualité irréprochable. Voici les souvenirs de Saitta sur ce défi, la minutie des préparatifs et les pourparlers au plus haut niveau qui en ont découlé.

RS. La desserte de Mexico a débuté en octobre 1978 ; deux vols à destination d'IAD ont été prolongés vers MEX avec une escale de transit de 50 minutes à IAD. Un différend persistant nous opposait à la direction concernant les conditions et la durée de cette escale à IAD. Nous avions déjà mené deux études préalables pour cette opération et il nous était impossible d'envisager un temps de transit inférieur à 50 minutes TOUT EN garantissant un départ à l'heure. Finalement, lors d'une réunion au siège consacrée au lancement de la liaison MEX, nous avons exposé en détail les raisons justifiant ce temps d'escale à un **M. Blanchet** qui visiblement s'ennuyait (*jusqu'à ce que sa curiosité soit piquée au vif*) : **les passagers en transit** doivent impérativement rester à bord. **Il n'y a pas de zone internationale à IAD**, et même s'il en existait une, le temps nécessaire pour monter dans le mobile lounge, rejoindre un salon de transit, revenir et réembarquer dépasserait très largement les 50 minutes (*toutes les portes d'embarquement des vols long-courriers étaient alignées le long de bâtiments rudimentaires utilisés par les opérations aériennes, la maintenance et le personnel de piste*). **La relève d'équipage**, le passage de consignes entre l'équipage arrivant et l'équipage partant, la visite pré-vol et divers autres contrôles ne peuvent s'effectuer en moins de 50 minutes. **Le plein de carburant** est impossible en moins de 50 minutes, même en utilisant deux avitailleurs. **Quant au commissariat de bord (catering)**, la mise en place et le retrait de la plateforme G7, l'accès du camion hôtelier, le déchargement/rechargement et les vérifications avec l'équipage ne peuvent s'exécuter en moins de 50 minutes. M. Blanchet a tranché : « D'accord, adjugé ». Nous lui avons alors fait part de notre certitude que, d'ici quelques mois, des pressions seraient exercées pour tenter d'écourter ce temps de transit ; nous l'avons averti qu'en pareil cas, le taux de ponctualité au départ s'effondrerait et que nous ne serions plus en mesure de respecter l'engagement initial pris auprès du président Giraudet (« la perfection sera tolérée »). M. Blanchet a promené son regard sur l'ensemble de l'assemblée et a lâché d'un ton solennel : « Vous avez compris » ... et ce n'était pas une question.

SS. Le Concorde, avec les niveaux de prestation hors du commun qu'il exigeait, n'était pas un avion comme les autres. Parvenir à transmettre à une escale sœur la passion, l'engagement et le souci du détail qui avaient fait le succès du lancement à IAD relevait en soi du défi. S'y ajoutaient les impératifs techniques et opérationnels uniques propres à cet appareil. Les procédures des compagnies aériennes traditionnelles étaient inadaptées aux passagers Concorde ;

presque tout devait être abordé différemment, avec ce même niveau d'exigence sans compromis devenu la marque de fabrique des opérations à IAD.

RS. Nous avons été envoyés au Mexique pour briefer le chef d'escale et son équipe sur tous les aspects de l'assistance au sol du Concorde, sur notre philosophie (« *la perfection sera tolérée* »), etc. Nous avons été surpris par leur manque d'intérêt, d'implication ou d'enthousiasme. Nous avons mis en place les procédures d'attribution des sièges, d'affectation et de gestion des dérogations. Les opérations ont démarré avec deux vols inauguraux, accueillant de nombreux invités et quelques passagers payants. Le temps de transit était gérable, mais bien souvent acrobatique. Le non-respect des règles de réservation et d'attribution des sièges constituait un problème permanent, principalement dû à un mélange d'attitude désinvolte du genre « *no problemo / on verra demain* », conjuguée à une incapacité ou un refus manifeste d'appliquer les consignes aux TRÈS NOMBREUX soi-disant VIP locaux ; à cela s'ajoutait une mentalité d'un autre âge, héritée de l'aviation à hélices, selon laquelle l'escale tête de ligne a la priorité sous prétexte qu'elle doit gérer une escale de transit, tandis que l'escale de transit bénéficie, elle, d'un vol sans escale. Un autre sujet d'inquiétude majeur découlait du « transit chaud » (*hot transit*) : la température des freins et des pneumatiques demeurait très élevée après l'atterrissage et n'avait pas le temps de diminuer après une escale aussi brève. Le mécanicien sol avait pour instruction de relever scrupuleusement la pression de chaque pneu et de la consigner sur le carnet de route de l'officier mécanicien navigant. Les équipages et les équipes au sol surveillaient ce point de très près.

Les compagnies américaines sont fascinées par Concorde Braniff franchit le pas

SS. *Le Concorde suscitait chez les Américains une véritable fascination, mêlée à une appréhension non dissimulée. Boeing redoutait tellement l'impact du Concorde que le 747 avait été conçu pour pouvoir être converti en avion-cargo s'il venait à échouer auprès des transporteurs de passagers. Les compagnies américaines exploitant des liaisons internationales rêvaient d'intégrer le Concorde à leur flotte. Braniff comptait parmi ces pionnières : basée à Dallas, au Texas, elle décida d'aller encore plus loin. Quel marché pouvait être plus réceptif à un produit « supérieur à la Première Classe » que le Texas et ses richissimes magnats du pétrole ? Au fil de ce long récit, vous mesurerez toute la complexité d'un accord d'exploitation conjointe en partage d'appareil (interchange flight), en particulier lorsque la propriété de l'avion relève d'un État étranger. Des procédures inédites étaient nécessaires pour céder un appareil Air France et son équipage AF à la compagnie Braniff (BN) avec son équipage BN, puis le reprendre en charge lors de son vol retour en provenance de DAL. Et si un problème survenait ? Et si l'avion devait se dérouter ? Et si... et si... ? Bob Saitta a réactivé son mode « planification, planification, planification ». Il disposait d'une expérience directe de ces accords conjoints d'interchange grâce à ses fonctions à Los Angeles sur la liaison PAR-LAX-PPT. Pan Am et Delta exploitaient déjà avec succès une formule d'échange vers FRA via IAD. L'aventure commune menée par AF et BN s'avéra remarquable. Laissez Bob vous la raconter avec ses propres mots.*

RS. Le partage d'appareil (« interchange ») avec Braniff a débuté en janvier 1979. Nous avons déjà vécu l'expérience très désagréable de l'interchange AF/TAI à Los Angeles. C'est donc avec une certaine appréhension que nous attendions le lancement des opérations AF/BN. Les représentants d'IADKK et des Opérations AF aux États-Unis se sont rendus au siège de Braniff à Dallas pour coordonner les actions, établir les différentes procédures spécifiques, etc. Le personnel de BN s'est montré extrêmement coopératif, et leurs nouveaux bureaux au siège étaient particulièrement luxueux. Cependant, nous avons vite compris que nos méthodes de travail, nos équipements et nos approches n'avaient pratiquement rien de compatible. Étonnés par l'absence de réponse à nos nombreux télex, nous avons fini par téléphoner pour leur demander si leur réseau télétype rencontrait un problème. Après quelques rires, ils nous ont rétorqué : « Oh, personne ne lit ces trucs-là ici, on règle tout par téléphone ! » ...

J'ai commencé à avoir un très mauvais pressentiment. Le manque d'informations était flagrant. Nous savions qu'Air France s'était attaché les services d'un prestigieux cabinet d'avocats pour nous représenter dans les négociations avec le gouvernement américain, la FAA, le bureau d'immatriculation des aéronefs de l'administration américaine dans l'Oklahoma, etc. Le nœud du problème était le suivant : s'il existait quantité de partages d'appareils entre

compagnies battant le même pavillon américain, un tel montage n'avait encore jamais eu lieu entre deux pavillons nationaux différents. Puis, coup sur coup, nous avons reçu la visite de Roland Hawkins (vice-président et directeur général pour la zone Amérique du Nord) qui m'a glissé, comme si de rien n'était, qu'une société venait d'être créée, la **CILS** (*Concorde Interchange Leasing Service*) et que ... j'en étais le président. Il fallait trouver un local dans l'aérogare d'IAD, le louer, l'aménager avec un bureau, une chaise, un classeur à dossiers, un téléphone et une plaque « CILS » vissée sur la porte.

Air France avait l'ensemble des Concorde en leasing, avec l'option de les sous-louer à CILS pour un franc français symbolique (1 FRF/an). CILS constituait le montage juridique et technique permettant le transfert temporaire des Concorde entre AF et BN. Un inspecteur du bureau d'immatriculation de l'aviation civile française est venu nous expliquer qu'un formulaire en trois volets pour la radiation et la ré-immatriculation (*d'AF vers Braniff, puis de Braniff vers AF*) devait être méticuleusement rempli pour chaque vol. Le circuit administratif s'établissait ainsi : d'AF à CILS, puis à Braniff, et vice-versa. Le document comprenait trois volets, prévoyant chacun l'horodatage précis (*date et heure*) de ces opérations de transfert. La rigueur était de mise : ainsi toutes les sections devaient être tamponnées dans un enchaînement si rapide « **qu'il ne devait pas y avoir une seule minute d'écart entre chacun des tampons** ».

Par ailleurs, les documents de bord, notamment le certificat de navigabilité et la licence radio, devaient être retirés puis remplacés par les documents correspondants d'AF ou de BN, et inversement. Tous ces documents officiels devaient être conservés dans un lieu très sécurisé. La dernière consigne concernait l'immatriculation peinte sur la dérive. Le bureau d'immatriculation américain avait accepté de composer l'indicatif en reprenant les lettres françaises, mais précédées du préfixe N94 pour les avions immatriculés aux États-Unis volant sous livrée AF : ainsi, l'équivalent américain du F-BVFA français devenait N94FA.



Un autocollant N94 par le pilote de Concorde Alain Bataillou

Nous avons obtenu l'autorisation du commissariat de police de l'aéroport d'IAD pour y entreposer les documents de vol sous clé et utiliser leur horodateur officiel pour tamponner le formulaire en trois volets... L'inspecteur français de l'immatriculation était satisfait.

« La perfection sera tolérée » face à l'épreuve ultime

RS. C'est alors que nous avons appris que tous les documents de vol de l'équipage AF, les manuels et les bagages devaient être systématiquement débarqués et stockés dans nos locaux de piste ; tout équipement estampillé AF devait disparaître pour être remplacé par le matériel correspondant de BN - et l'inverse dès que l'appareil repassait sous pavillon AF. Le problème était que ces informations ne nous parvenaient qu'au compte-gouttes, et uniquement de vive voix. En croisant les deux cadres d'AF et de BA qui avaient pris part aux négociations sur les protocoles d'assistance, ceux-ci m'ont confirmé que mes informations étaient exactes. Quand nous leur avons demandé quelle était la marche à suivre au cas où l'avion de BN se déroutait vers un aéroport imprévu, ils se sont contentés de me lancer : « *C'est bien toi, ça... toujours à chercher la petite bête !* ». La moutarde m'est montée au nez et j'ai répliqué : « Quand ça arrivera un dimanche à 2 heures du matin et que vous dormirez à poings fermés, ce sont des gars comme moi qui devront réparer vos p***** de c*****ries ! » ... (**SS.** *Saitta n'était vraiment pas du genre à mâcher ses mots*).

Le vol inaugural de l'accord d'exploitation conjointe

RS. Le premier vol Braniff est parti sans grand soutien de la part de BN. Les « ramp rats » ont dû confectionner une TRÈS longue rallonge électrique pour alimenter un sèche-cheveux, apparu comme par miracle lorsque l'autocollant

« N94 » a refusé d'adhérer à la dérive glacée du Concorde et qu'il a fallu le chauffer. L'assistance au sol assurée par BN pour LEUR PROPRE avion prêtait à rire, et nous devions intervenir régulièrement, que ce soit pour le transfert AF vers BN ou inversement. La « cerise sur le gâteau » est survenue lorsque le vol inaugural de BN, effectuant le trajet DAL-IAD avec un transit court pour se transformer en vol Air France IAD-CDG, a enchaîné deux approches interrompues en tentant d'atterrir à IAD. Nous étions sous le choc : une remise de gaz en Concorde est particulièrement spectaculaire et bruyante, d'autant que les réacteurs délivrent tout le vacarme de la pleine puissance de décollage alors que vu du sol, l'avion paraît lent à réagir. Mes dix années sans fumer ont pris fin à cet instant précis. Nous ne comprenions vraiment pas la raison de ces approches manquées... Le plafond était à 400 pieds (environ 120 m) et la visibilité supérieure à 1,6 km... Rien d'insurmontable pour un commandant de bord Concorde d'AF, en particulier avec le système d'approche automatique. Notre souci concernait le carburant restant, surtout quand ils ont interrompu leur troisième approche pour se dérouter vers JFK.

SS. *C'est à cela que servent les amis... Quand un avion AF cesse-t-il d'être un avion AF ?*

RS. Nous avons alerté le chef d'escale de permanence d'AF à JFK, lequel n'avait que faire d'un Concorde de Braniff et devait déjà gérer des difficultés avec son propre Concorde. C'était un vieil ami ; nous lui avons expliqué très calmement qu'il s'agissait d'un vol inaugural, que l'escale Braniff à JFK ne connaissait rien au Concorde et qu'il nous fallait l'appareil à IAD de toute urgence avec les passagers DAL-CDG et qu'il puisse assurer l'étape IAD-CDG. Il nous a alors proposé d'envoyer nos passagers à JFK pour que le Concorde de BN décolle directement de là-bas. D'un ton nettement moins calme, nous lui avons signifié qu'il ne s'agissait PAS d'un avion AF et qu'il ne pouvait le redevenir qu'après son retour à IAD : c'était trop compliqué à expliquer, et s'il ne faisait pas ce qu'on lui demandait, il se retrouverait sans doute rapidement au chômage ! Il s'est résigné de mauvaise grâce, et je lui ai demandé d'aller voir le commandant de bord Schwartz (*pilote instructeur Concorde d'AF auprès de Braniff, présent à bord en tant qu'observateur*) pour qu'il nous appelle. C'était lui le commandant de bord sur le tronçon retour IAD-CDG.

SS. *C'est pas vrai ! [en français dans le texte] Voilà que Paris s'en mêle et tente de comprendre cette situation surréaliste, du jamais-vu. La crise s'envenime et le ton monte.*

RS. Lorsque nous avons contacté le centre de contrôle des opérations à Paris pour exposer la situation, ils ont refusé de me croire et ont exigé une notification écrite par télégramme (TGM). J'ai explosé en lui disant de contacter M. Peltier pour qu'il me rappelle d'urgence, n'ayant absolument pas le temps de rédiger ce qui aurait représenté un télégramme de deux pages d'insultes. Le commandant Schwartz a appelé ; au fur et à mesure qu'on lui expliquait la situation, il ne pouvait ni y croire ni comprendre comment personne n'était au courant. Ses connaissances se limitaient au fait que « *tous les commandants de bord Concorde avaient été homologués pour signer les formulaires de transfert d'appareil* ».

« Fais-moi un papier ! »

[en français dans le texte]

SS. *Lisez ce passage plusieurs fois, lentement. Les détails... toujours les détails... Mais cela prouve une fois de plus qu'il vaut parfois mieux avoir de la chance que du talent.*

RS. J'ai patiemment expliqué au commandant Schwartz les raisons pour lesquelles un Concorde sous immatriculation américaine ne pouvait redevenir français qu'après que j'ai signé les formulaires, en ma qualité de président de CILS. De surcroît, il devait trouver le moyen de ramener lui-même l'appareil en tant que commandant de bord assis en place gauche d'un avion sous pavillon américain, car le plafond était toujours bloqué à 400 pieds et le commandant de bord BN, manquant d'heures de vol sur la machine, n'était pas qualifié pour atterrir à IAD avec un plafond inférieur à 500 pieds. J'avais découvert le pot aux roses en demandant à la tour de contrôle d'IAD pour quel motif BN avait fait deux remises de gaz... Il venait simplement « voir » dans l'espoir de trouver une trouée à 500 pieds. Une fois encore, la chance nous a souri. Parmi les invités du vol inaugural figurait un haut responsable de la FAA. Quand le commandant Schwartz lui a exposé la situation, celui-ci lui a accordé, sur-le-champ, la dérogation nécessaire pour piloter le vol BN en tant que commandant de bord pour revenir à IAD.

M. Peltier a rappelé et je lui ai réexpliqué, face à son incrédulité et sa fureur, la marche à suivre et l'origine du blocage. Il a conclu l'échange par : « Fais-moi un papier ». Dans l'après-midi, nous avons croisé les deux mêmes cadres d'AF et de BA qui fuyaient notre regard ; je leur ai simplement lancé : « Eh bien, je savais que j'avais raison, mais je ne pensais pas que ça se vérifierait si vite », avant de poursuivre mon chemin...

RS. J'ai rédigé un descriptif de tout ce qui avait dû être fait et j'ai appelé notre avocat pour le lui exposer ; il m'a demandé de le lui faire porter par coursier de toute urgence. Il m'a rappelé plus tard pour me dire que c'était absolument irréprochable au mot près (**) et m'a demandé si cela m'ennuyait qu'il l'utilise ; je me suis souvent demandé combien il avait facturé tout cela à AF (au titre d'honoraires juridiques) ... J'ai adressé le document à l'ensemble des personnes concernées : la stupéfaction était générale. La direction des opérations USA à JFK a envoyé un observateur pour me suivre à chaque étape de l'opération Braniff - là encore, ils étaient médusés et ne pouvaient croire ce qui venait réellement de se passer.

() SS.** Dans sa jeunesse, Bob Saitta était un élève brillant. Il a fréquenté la prestigieuse Boston Latin School. Il parlait plusieurs langues et possédait un don pour la rédaction explicative détaillée et d'une précision chirurgicale, comme en témoigne le document qu'il a rédigé sur l'interchange AF/BN.

Le mot de la fin par Steve Sterner

Cette liaison a été interrompue le 1er juin 1980. Qu'est-il advenu des ambitions grandioses de Braniff ? Braniff n'a jamais acheté de Concorde. En 1982, la compagnie déposait le bilan, alors que le déclin des grandes compagnies historiques américaines (« legacy carriers ») commençait à faire des ravages. La desserte de Washington-Dulles en Concorde par Air France a pris fin le 29 mars 1981. Le jour du vol d'adieu, toute l'équipe d'IAD s'est rassemblée le long de la piste pour saluer une dernière fois leur bel oiseau... cet ami qui avait fait l'histoire. (Photo)



@ Collection Steve Sterner - DR

Ainsi s'achèvent les Chroniques de Bob Saitta.

C'est sur cette note que se conclut le récit personnel de Bob Saitta consacré au Concorde. C'était également le terme d'une époque extraordinaire, non seulement pour Bob, mais pour tous ceux qui avaient pris part à l'entrée en service de Concorde à IAD, sa première escale commerciale, et aux péripéties qui ont suivi. Après la fermeture de la ligne Concorde à IAD, Bob a poursuivi son parcours au sein de la compagnie en occupant d'autres postes de direction à Los Angeles, puis à JFK. Partout où il est passé, il a laissé son empreinte. Il a démontré non seulement ses superbes qualités de meneur d'hommes, mais aussi son inépuisable énergie, sa personnalité singulière et son humour bien à lui - à parts égales irascible et irrévérencieux. Mais à ses yeux, rien ne rivalisait avec sa contribution au succès du lancement du Concorde. Ce fut le sommet de toute sa carrière. Bob Saitta était farouchement fier de sa compagnie. Et de fait, « **La perfection sera tolérée** » s'est immiscé partout au cœur de la culture de l'entreprise, devenant le testament d'un homme hors du commun au cours d'une époque hors du commun.

Ann Wadman

Présidente de l'Amicale Air France USA