

LA GRANDE TEMPETE DE GLACE

Aéroport de Washington Dulles, 14 janvier 1977

Par Steve Sterner
Handling Company Manager
Washington Dulles



[CLICK HERE FOR
ENGLISH VERSION](#)



Une énorme tempête de glace frappe l'aéroport de Dulles, les conditions sont dangereuses. Le Concorde est numéro 3 en approche. Le Pan Am 747 atterrit sur la piste 19L et glisse jusqu'au bout de la piste. Piste fermée. Le Northwest DC10 atterrit sur la piste 19R et glisse jusqu'au bout de la piste. Piste fermée. **Le Concorde disparaît.** La tour nous appelle pour nous dire qu'il a été dérouté vers Baltimore (BWI).

Heureusement, **Bob Saitta**, le chef d'escale de Washington (IAD), avait préparé à cette éventualité toutes les sociétés de handling des aéroports de dégivrage. Saitta me demande, ainsi qu'à **René Ledamany**, ingénieur au sol d'AF, de prendre un taxi pour aller à BWI, vérifier l'avion et l'équipage afin de préparer le retour à Dulles le lendemain matin pour le départ vers CDG.

Quel long trajet ce fut !

L'avion est en bon état. Les passagers ont été envoyés en taxi vers leurs points de réacheminement. L'entreprise de handling a fait du bon travail. Aucune dépense ne doit être épargnée ! C'était l'instruction de Saitta en cas de dégivrage.



Scène de déneigement et Concorde en hiver à Washington. © Steve Sterner

Nous allons ensuite à l'hôtel. Nous dormons un peu et retournons le lendemain matin au terrain pour préparer le départ. La société de handling est bien en avance sur nous. Je n'avais jamais vu un avion dégivré de haut en bas. Il est impeccable. L'équipage arrive peu de temps après.

Le commandant de bord, le chef pilote **Dudal** est en charge du vol. Nous nous reconnaissons et après les salutations, évoquons les histoires de la nuit précédente. Le Concorde est prêt à partir. Le CdB Dudal m'invite à prendre le jumpseat. René est en cabine avec le PNC. Roulage et décollage. Je n'oublierai jamais comme j'ai été plaqué contre mon siège lorsque les réchauffes se sont enclenchées. L'OMN **Brugeroux** ayant oublié de sécuriser son « brain bag » (*sa sacoche avec tous les manuels et autres documents imprimés*), au moment où nous décollons, son sac file dans l'allée, à travers le galley, bute sur la moquette et saute en l'air, déversant tout son contenu en chemin.

L'OMN jette un rapide coup d'œil en arrière puis retourne à ses instruments, quelle discipline au cockpit ! Très bruyant dans le cockpit. Bruit de vent. C'est comme conduire sur l'autoroute à 100 mph avec toutes les fenêtres ouvertes. Mais, lorsque la visière est relevée, le bruit s'arrête. Silence absolu. 5.000 pieds, 250 nœuds à travers la campagne du Maryland et de la Virginie. Je plaisante en disant qu'à cette altitude, nous verrions la courbure de la Terre !

Alors que nous touchons le sol à IAD, le CdB Dudal commente : « *ah ça glisse !* » C'est encore gelé, mais sans problème. Roulage jusqu'au parking et au travail pour le départ !

Une expérience inoubliable !

SS