

Orly accueille son premier Boeing 777

PLUS de 300 t de pure technologie. Le Boeing 777-300 ER s'est posé pour la première fois sur les pistes d'Orly. Dernier-né de l'avionneur américain, ce petit bijou remplacera les 747 vieillissants d'Air France à destination des Antilles et de la Réunion.

Au total, sept exemplaires pouvant emmener jusqu'à 472 passagers chacun se relaieront pour assurer 14 rotations hebdomadaires depuis Orly. Coût de l'opération pour Air France : près de un milliard d'euros. Autant dire que le mastodonte était hier la star des tarmac. A son bord, une cinquantaine de journalistes arrivent de Fort-de-France, où l'avion est passé les chercher après être parti de Seattle, l'antre de Boeing.

12 h 30 tapantes. Le gros-porteur vient se garer devant le hall 2 d'Orly-Ouest. Les personnels au sol, que l'on aurait pu croire blasés, se précipitent, nez presque collé contre les vitres. « Oh, regardez ce nez ! » s'exclame une hôtesse alors que les 74 m de la carlingue parviennent en bout de piste. Quelques mètres à sa suite, un Boeing 737 fait littéralement figure de nain à côté de ce véritable paquebot volant.

*1,4 million
de passagers concernés*

Immédiatement la porte ouverte, une odeur de neuf emplit l'atmosphère. Christian Massonnet, chef pilote pour l'ensemble des 39 Boeing 777 d'Air France, donne ses recommandations au mécanicien. « Le vol s'est déroulé parfaitement. Regardez quand même la climatisation de la cabine. On avait 33 °C à Fort-de-France. » Sous le ventre de l'appareil, les personnels d'Orly se succèdent, appareil photo dans les mains. A l'intérieur de la cabine

de pilotage, Pierre Coursimault, le copilote, savoure l'arrivée. « C'est une grande fierté et un grand plaisir, un peu comme quand on prend livraison d'une voiture neuve. » « Professionnel-

lement, un vol comme celui-ci est relativement identique à un autre, détaille Christian Massonnet. Mais c'est toujours émouvant de récupérer un avion neuf, surtout quand c'est le plus

moderne et le plus fiable du monde. » De fait, l'appareil est le seul à être en liaison permanente avec les mécaniciens, qui peuvent donc le suivre en plein vol. « Il est tellement automatisé que l'on peut faire une liaison transatlantique sans passer un message », s'enthousiasme Christian Massonnet. Automatisé, mais aussi économique et écologique, consommant 15 t de carburant de moins qu'un 747 à charge équivalente sur un vol transatlantique.

Autres bénéficiaires de son arrivée : les riverains de l'aéroport, dont les oreilles seront préservées par ce bimoteur plutôt silencieux. Enfin, les 1,4 million de passagers annuels seront également à la fête. « C'est un vrai plus, se félicite Manuela, en partance hier pour Pointe-à-Pitre sur un autre vol. Jusqu'à présent, ces liaisons étaient assurées par les plus vieux avions. Certains sentaient mauvais. Il y a trois ans, sur une autre compagnie qu'Air France, j'ai même vu un hublot intérieur rafistolé au scotch ! »

Le nouveau Boeing, lui, n'en aura pas besoin, mais a tout de même rejoint son hangar pour un check-up complet. Dans quelques jours, pour la première liaison commerciale, il utilisera la piste 4, spécialement refaite pour l'occasion, et sera arrosé par les pompiers d'Orly, en guise de baptême et de porte-bonheur.

NICOLAS JACQUARD



ORLY, HIER. Un Boeing 777-300 ER d'Air France flambant neuf a pour la première fois atterri à Orly. Ce concentré de technologie reliera la métropole aux Antilles et à la Réunion. (LP/N.J.)

CLES

■ **39°.** Le Boeing 777-300 arrivé hier à Orly est le 39° appareil de ce type acheté par Air France, le 14° si l'on ne retient que les versions ER, c'est-à-dire « extended range », à rayon élargi.