

### L'ENTENTE « CONCORDIALE »

#### Concorde 3 – Concord 0 Concordialement



*New York Kennedy était la seule escale où Concorde fut vécu au quotidien durant 26 ans. C'était surtout le seul aéroport où les supersoniques d'Air France et de British Airways, se croisaient journallement.*

*Confronté aux mêmes problèmes d'exploitation, il est certain que chaque Chef d'Escale usait de tous les moyens pour assurer le sans faute du vaisseau amiral de la flotte.*

*Dans cet article, André Moreau, avec un brin de chauvinisme, nous montre comment il a su passer 3 buts aux « british ».*

*Et un, et deux ....*

**Par André Moreau**  
**Chef d'Escale New York**  
**Août 1977 – mai 1984**

Evidemment le titre de cet article nécessite une explication ... Le terme « Concordialement » se trouve brodé sur une grande serviette de plage qui me fut offerte par « les Nicole » lors de mon départ de JFK pour Pointe à Pitre en 1984. Ce geste très apprécié représente à nouveau, un bel exemple de la **grande famille Concorde**. Je n'eus malheureusement que peu d'occasion de l'utiliser à Pointe à Pitre, passant la majorité de mon temps à l'aéroport du Raizet qui n'avait rien d'une plage.

Quant au score Concorde 3, Concord 0, il représente le résultat des victoires de l'équipe du Concorde **JFKAF** sur celle du Concord (sans E) de **JFKBA**, autrement dit d'Air France sur British Airways.

Notre première victoire était d'avoir à notre disposition un avion de réserve en permanence à Kennedy (et sans que cela ne coûte un dollar à la Compagnie) : **Concorde: 1 Concord: 0.**

Deuxième victoire: le « french » flair. Un jour de conditions météorologiques très défavorables pour notre bel oiseau, la British, dont le départ était programmé 2 heures avant le nôtre, se trouva dans l'obligation d'annuler son vol car les deux grandes pistes étaient inutilisables en raison de la direction du vent, de chutes de neige. Comme on dit, ce jour là, c'était la totale. Restait donc en service la petite piste, 04 gauche, utilisée par les autres appareils et la seule en service car déneigée. Comme d'ordinaire, quelques passagers du vol British Airways venaient nous voir avec l'espoir de prendre notre vol.



Or cette « petite » piste est malgré tout utilisable par Concorde si la masse au décollage est inférieure à 131 tonnes. Ceci lui interdit le vol transatlantique direct mais avec une escale technique, tout est envisageable. **Que la lumière soit et la lumière fut !** Les rédacteurs du

## TEMOIGNAGE

Grey Book avaient omis que nous allions trouver la solution : **une escale technique à Gander et le tour est joué !**

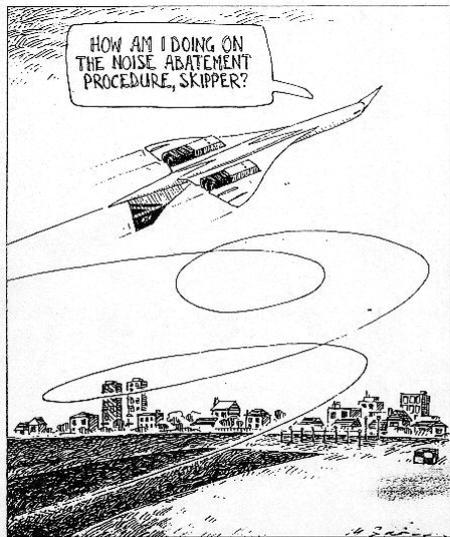
Je propose donc cette solution au CDB qui l'accepte avec joie et notre Concorde décolle en 04 gauche avec ses 100 passagers. Après l'escale technique et refueling à Gander il arrivera à Paris avec (seulement) 90 minutes de retard.

J'étais **HEU REUX !** Et le téléphone commence à sonner. Celui du Directeur de l'aéroport : « André, tu as détruit notre amitié, je ne peux plus te faire confiance » et il me raccroche au nez. Etonnement de ma part et incompréhension totale.

J'essaye de le rappeler mais je dois faire face à sa secrétaire m'expliquant qu'en décollant le Concorde est passé à proximité des bureaux de l'aéroport et que ce fut la panique totale.

En lui expliquant que le Grey Book autorise ce type de décollage, je la sollicite à nouveau pour qu'**IL** me rappelle (**IL** c'est mon ami IKE, le directeur de l'aéroport).

Lorsqu'il fut redescendu sur terre et remis du « petit bruit » généré par notre bel oiseau, après deux heures passées à contrôler mes déclarations ainsi que les documents du vol, il me rappelle pour me dire : « **You did it, you are the best !** »



Pour le remercier de ce compliment, je l'invite au commissariat pour terminer quelques restes de bouteilles du Concorde. L'affaire n'allait pas en rester là car le lendemain, **bingo !** Nous faisons la première page du New York Times : **Air France did it ! Le Concorde avait survolé une partie de New York.** Pour la première fois, effectivement, un Concorde survolait au décollage les faubourgs de Queens, habitués à le voir passer à l'atterrissage. En terme de bruit, un scénario très différent.

Mon patron local ne sachant qu'en penser et n'étant pas du genre à prendre des risques, se demandait : « Est ce une bonne publicité ?? Ou au contraire cela va-t-il déclencher une nouvelle réaction anti-Concorde ».

Toujours est il que je n'eus jamais l'occasion de me retrouver devant la même situation; qu'aurais-je fait ?

En attendant, cela fait : **Concorde 2, Concord 0.**

3<sup>ème</sup> épisode. Une des périodes les plus froides que je connus à JFK devait entraîner l'annulation du vol Concorde des « british » et de nombreux autres vols car les équipements au sol de résistaient pas au froid polaire de **moins 20° Celsius.**

Les tentatives de démarrage des « british » s'étaient soldées par la panne des deux groupes de démarrage. Les canalisations d'eau ne résistaient pas au froid extérieur et à présent, notre tour arrivait. Nous avisâmes les passagers de nos difficultés, les ex-passagers de la BA venus nous rejoindre étant nos meilleurs avocats.

L'embarquement est lancé en laissant aux passagers leurs manteaux c'est-à-dire en supprimant le service du vestiaire, spécialité du service Concorde. Il faisait environ moins 5 dans le Concorde. En empruntant la passerelle qui donne accès à l'avion, première surprise : l'équipage entier attend les passagers avec une couverture nouée autour de leur tête. Excellente mise en condition et éclat de rire général.

Première tentative de mise en route: **boum** notre premier groupe lâche. Deuxième tentative: **re boum** même punition, même motif. Concertation avec le CDB et décision d'annuler le vol, sauf que j'avance une suggestion :

« - Je vais contacter le Chef d'escale de British, John, ancien rugbyman comme moi, (nous allions, ensemble, une fois par an dans les Iles Britanniques, voir un match du tournoi des 5 nations en compagnie de collègues Chefs d'escales écossais et irlandais). Je vais lui demander de nous prêter ses groupes, s'ils sont remis en état.

- Pas de problème André mais tu n'y arriveras pas ! »

Branchement des groupes, et, miracle ça démarre, la partie est gagnée. Encore un coup de l'Inspecteur Clouseau (célèbre personnage des films de la Panthère Rose). On m'appelait ainsi, amicalement, en raison de mon accent frenchy.

## TEMOIGNAGE

Entendant notre Concorde décoller et avisé par son mécanicien au sol, mon collègue m'appela pour me dire:

« - Next time w'll beat you on the field!

- Merci beaucoup John ! Thanks, la France vous laissera gagner le prochain Tournoi mais nous maintenons la troisième mi-temps, promis, je vous invite. »

**Concorde 3, Concord 0**

**Une fois de plus, seul le Concorde pouvait créer ces situations et prouver qu'il existait une grande famille, même franco anglaise**

**André Moreau**

*Quelques témoignages montrent que l'entente était réellement cordiale.*

*André Moreau est invité, en janvier 84, à la réception donnée pour le départ en retraite de Ike Dornfield. Ike quitte ses fonctions de Manager Général de JFK, après avoir travaillé 35 ans pour le Port Authority of New York and New Jersey. Sur cette photo, André emboîte le pas de Monsieur et Madame Dornfield à l'entrée du hall de réception. Ils n'ont pas l'air tristes...*



Deport from the United States.

the alien(s) named below:

	NAME
MOREAU, André	aka PANTHER, Pink
DOB=00/00/00	aka CLOUSEAU, Insp.
POB=Lorraine,	France

*Quelques mois plus tard, c'est au tour d'André de quitter New York. A l'occasion de son pot de départ, il se voit remettre par le Chef de l'Immigration de JFK, un avis d'expulsion au nom de Moreau, alias Inspecteur Clouseau.*

*Peut être qu'une fois prochaine, André acceptera de nous narrer le match revanche ...*