

DU GOELAND AU CONCORDE

Les mémoires d'un Chef d'Escale



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

Lorsqu'en 1947 je vins passer mes congés chez des amis de mon père dans un petit village de pêcheur du nom d'Erquy situé dans les Côtes d'Armor (du Nord à l'époque), j'ignorais qu'il me ramènerait au Concorde.

A cette époque bien lointaine, j'admirais le vol des Goélands de mer, loin de penser qu'un jour je volerais sur le Caudron 445 dit Goéland (qui fut aussi utilisé par Air France) après que j'eus rejoint la Marine

Nationale comme « Pingouin », expression amicale utilisée par les gens de la Royale parlant de leur collègue de l'Aéronavale. Je devins le GPS de l'époque, homme essentiel puisque j'étais Navigateur.

Ayant signé mon contrat pour rentrer à Air France je fus refusé ultérieurement, comme personnel navigant, pour un problème bénin de vue à l'œil gauche: c'est en ce mois de juillet 1955 que, la même semaine, je me mariais et prenais une maîtresse du nom de « la Crevette ». Après un séjour aux « Ops » et au « Trafic » (service passage de l'époque) d'Orly et à l'issue d'un stage de 10 mois j'avais la possibilité de remplir les fonctions de Chef d'Escale. J'optais immédiatement pour cette possibilité. En route pour des séjours variés :

Deauville, escale saisonnière. Ma première mission : faire raccourcir les pommiers qui dépassaient les limites de pente au décollage du DC3, mais aussi de bien m'assurer que les jerricans de pétrole étaient pleins pour remplir les « goose neck » servant au balisage de nuit si notre appareil était en retard



Caudron 445 Goéland

Santa Maria pour 2 ans, escale technique, selon la situation météorologique pour nos vols desservant l'Atlantique Nord en Lockheed 1049, avec tracé des RTM (Route de temps minimum) que nous « vendions » aux patrons, pardon, aux « seigneurs » des avions à hélice de cette époque. En lisant l'article d'Alain Bataillou sur le vol Concorde direct Caracas Paris, mes souvenirs reviennent à ce vol 1049 de la KLM que nous assistions. La visi quasiment à zéro et l'aéroport de Lajes dans des conditions encore plus mauvaises, je suggérais au captain de se dérouter immédiatement sur Lisbonne à 3000 pieds, avec comme pronostic un atterrissage à Lisbonne avec 10 minutes d'autonomie restante. Ce furent les 4h30 de ma vie les plus longues, jusqu'au message d'arrivée. Récompense : un briquet publicitaire offert par la KLM !!

Quant à cet anticyclone que tout le monde vénère en France, il nous apportait dans la journée pluie, vent, ciel bleu, brouillard, orages etc. Excellent pour parfaire ses connaissances météorologiques !!! (Nous faisons souvent nous même nos cartes météo avec les messages transmis par les avions traversant l'atlantique)

Bône pour quelques mois seulement à la mise en route de la Caravelle. Juste le temps de me faire mitrailler par deux fois sur la route du retour en ville en rentrant le soir avec le personnel durant le couvre feu. L'armée venait chercher les passagers, quant au personnel inch'allah !

TEMOIGNAGE

Istanbul. Quelques mois également, histoire de me faire arrêter et reconduire à la maison trois fois, ignorant que les militaires avaient pris le pouvoir la nuit de mon arrivée.

Manille 5 ans. Rien de bien particulier, hormis quelques tremblements de terre et les nombreux typhons dont les vents à 200km/h perturbaient notre activité aérienne.

Nairobi 4 ans. Les avions passaient tôt le matin, ou tard le soir et les imprévisibles brouillards de rayonnement me donnèrent des sueurs froides. Souvent après avoir donné ma prévi par radio aux CDB, l'inverse se produisait.

Et le Concorde ?? Il arrive, soyez patient !



En août 1969 retour Paris et affectation pour 6 ans à la direction des programmes et horaires DGPG, responsable des Longs Courriers. Contraintes diverses, commerciales, entretien avion, rotation équipage, météo, fermeture d'aéroports etc. forment un véritable château de cartes. Fin 1975, le patron me demande de préparer les horaires du SSC sur New York et Rio. Oui Chef!!! Nous y sommes ! Première surprise: sur nos graphiques semainiers les horaires sont représentés par des traits couvrant la période aller retour d'un avion hors de sa base parisienne. Le New York, en B707 ou B747, est habituellement représenté par un trait de 19 cm, pour le SSC, le trait ne fait que 12 cm seulement. Deuxième surprise : l'horaire AF001, départ CDG 11h00 ; on arrive à JFK à 8h45, avant d'être parti, tiens, tiens ??

En 1976 je pars pour Roissy comme Inspecteur Passage et participe à la mise en ligne du Concorde sur Rio.

Fin 1976 je suis convoqué à la Direction du Transport pour m'entendre proposer 3 postes : Dakar, Rio, New York. Mon épouse suggère Rio, le fils New York et moi Dakar (j'adore l'Afrique). Taisez vous ce sera New York ! J'y serai le 15 Août 1977

Ainsi démarra pour moi une période extraordinaire de ma vie avec le « Bel Oiseau Blanc ». Un vrai concubinage. Je le bichonnais et chaque jour passé à JFK, j'assistais à son décollage en me rendant au restaurant chez « Greasy Spoon ».

Les débuts furent laborieux d'où mon intervention pour avoir une réserve à Kennedy (voir Mach2.02 N°33), ce que j'obtins grâce à mon ancienne affectation à DGPG.

Je passai 7 ans à JFK. De mon expérience avec les passagers je dois reconnaître que les « Concordiens » étaient d'une manière générale très agréables, peu exigeants, fidèles, les passagers parfaits. Etant toujours présent au départ je les connaissais quasiment tous.

Les médaillés seraient : Lino Ventura, Michelin, Raymond Barre avec un accessit à PPDA. Les mauvais points à Gina Lollobrigida et Yves Mourousi.



Nous avions des passagers totalisant plus de 100 traversées, à qui nous remettons un billet gratuit. J'ai souvenir de cette riche passagère japonaise de 60 ans, accompagnée de sa cour, qui me fit convoquer à l'Hôtel Pierre quelques jours avant son premier vol supersonique vers Paris pour me dire «Concordo very hoto» ; traduction : la paroi de l'avion est très chaude ! Les explications lui donnèrent satisfaction car le lendemain elle nous invitait au Met. Elle était la Présidente de l'Association Mondiale des Arts ! Le jour du départ elle offrit un

TEMOIGNAGE

collier de perle à mon épouse, je reçus un magnifique livre en japonais : comment apprendre à jouer au golf ! L'équipage du vol reçut à son tour de magnifiques cadeaux. Ceci est un petit aperçu de mon vécu avec la clientèle très spéciale du SSC. Mais que d'autres tels que : les allers-retours journée des PDG, la vice Présidente aux 4 bonhommes, ce joaillier parisien arrivé le matin et squattant mon bureau pour présenter un incroyable diamant à des acheteurs éventuels avant de reprendre le Concorde de 13 heures. Et ceux qui me suppliaient pour voyager devant, ou ces excellents clients du 747, terrorisé à l'idée de prendre le Concorde.

J'ai eu la chance de connaître tout cela grâce au Concorde car sur les autres appareils je n'étais pas aussi proche de la clientèle répétitive.

Dans un prochain article j'évoquerai les difficultés de la préparation des vols Concorde dès que l'on sortait des chemins battus ...

En attendant, veuillez trouver ci-dessous un droit de réponse, qui fait suite à mon article « Concorde 3 -Concord O », publié dans le Mach2.02 N°36 et où « l'on » me taxe de chauvinisme ...

CONCORDE CONTRE CONCORD (suite)

Suis-je vraiment chauvin ? Ce sera à vous de décider !!

Lorsque la Société des Parcs d'attraction Disney Land décida d'ouvrir le Centre d'EPCOT à Orlando, elle affréta 2 Concorde pour l'inauguration de ce centre.

Les 2 appareils devaient se poser ensemble sur les deux pistes parallèles de cet aéroport.

Comment interpréter ensemble ?

Facile, chacun sur une piste.

Qui se posera le premier ??

Ensemble !!!

Notre CDB, Jacques Schwartz, pris en charge l'approche et les deux appareils se présentèrent en finale, exactement sur la même ligne, puis vint l'atterrissage.

Qui se posa le premier ?

Pour vous aider : l'un fit un kiss landing, pour ne pas dire un « french kiss », quant au second : à moi la terre ! Je connais la réponse car j'y étais !!

Suis-je vraiment chauvin ??

[Oh ! mon cher André oui ! Il n'y a plus de doute ... N.D.L.R.]

André Moreau

Atterrissage simultané à Orlando le 18 octobre 1982 à 12h15 locales



TEMOIGNAGE

