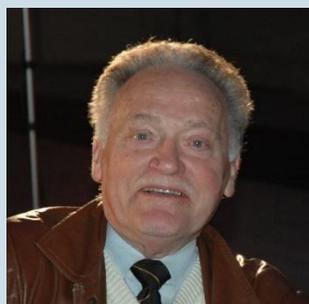


# UN DECOLLAGES LIMITE A JFK

**Par André Moreau**  
**Chef d'escale New York**  
**D'août 1977 à mai 1984**



**CLICK HERE FOR  
ENGLISH VERSION**



*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 journalièrement.*

*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, nous montre comment il a su, grâce à son « french flair » exploiter à fond le règlement Concorde au bénéfice d'Air France.*

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 des chutes de neige et de la direction du vent. 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 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 termes 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 ??

**AM**