

Le dernier vol du FB Paris CDG Baden Baden 24 juin 2003

Tout est dans la fin...

La prégnance de ces mots, à double sens, de Gérard de Nerval occupera mon esprit avant et pendant ce dernier vol du FB vers l'Allemagne et l'aéroport de Baden Baden (Baden Air Park).

Il s'agit d'être à la hauteur de l'événement.

C'est la fin pour Concorde.

C'est le dernier vol du FB et pour le Commandant de Bord la fin d'une trop courte carrière sur l'avion mythique. La fin aussi de sa carrière à la Compagnie Air France.

Et tout est dans la manière. Sur ce registre aussi de la pensée Nervalienne, comment être à la hauteur de l'événement ? Comment ajouter la petite touche personnelle alors que le poids du macro système technique et son abondance de consignes restrictives ne laissent plus d'espace à l'expression individuelle ?

Pour avoir fait le dernier atterrissage commercial à CDG le 31 Mai précédent (boucle supersonique, avec ce même FB, vol affrété par Michel Thorigny et Air Loisir Services) et constaté le déplacement d'une foule considérable (les gendarmes ayant dû organiser le stationnement des voitures sur l'autoroute !), je sais que des dizaines de milliers de personnes convergeront vers Baden Baden, dont bon nombre en avions légers et en hélicoptères.

La sécurité est donc, plus que jamais, la première préoccupation.

Nous étudions le dossier de vol avec l'officier pilote, Robert Vacchiani, et les deux officiers mécaniciens, Rémi Pivet et Jean-Pierre Desserprit, et il nous apparaît que si nous ne modifions pas notre trajectoire d'arrivée nous risquons de traverser un espace aérien de classe E avec les risques d'abordage que l'on peut imaginer, de par la présence certaine de nombreux aéronefs d'aviation générale.

Nous déciderons donc de différer quelque peu notre approche intermédiaire et d'arriver à la verticale de Baden Baden à 6000 pieds et, alors seulement, de descendre dans la zone de contrôle d'aérodrome sans traverser l'espace problématique.

Les préparatifs du départ à CDG se font dans l'ambiance des grands événements. En piste, nombre d'acteurs de cette exploitation du Concorde sont là : Mécanos, coordos, équipages... Les mécanos mettront leur paraphe sur le fût de train avant. Les appareils photos mitraillent. Béatrice, au pied de l'avion, me fait un dernier signe complice... En cabine l'équipage commercial s'adonne aux derniers préparatifs. Parmi eux mon ami Gérard Denuit.

Le vol partira complet, avec cent invités de la compagnie, des personnalités (ambassadeurs, directeurs, anciens navigants du Concorde etc) et, parmi les invités internes à l'entreprise, des mécaniciens qui pendant tant d'années ont travaillé dans l'excellence et avec passion sur cet avion atypique.

Et surtout Christiane, veuve du Commandant Marty, nous honorera de sa présence, ce qui sera son premier, et hélas, son dernier vol sur Concorde. Une vieille amitié nous lie et inutile de dire que cela ajoute à la charge affective de mon dernier vol, mon fils Pierre-Louis étant lui aussi présent pour ce dernier décollage.

Nous irons une dernière fois voler à Mach 2 au large de la Bretagne. Il fait beau. Nous virerons cap à l'est, repasserons en vitesse subsonique (Mach 0.95 quand même !) et survolerons entre autres la baie du Mont Saint-Michel, et le château de Versailles.

Lors du survol de la Lorraine la chasse Française viendra rendre les honneurs. J'avais donné mon accord, la veille, et ainsi des photos du FB, en ligne de vol, nez haut et visière rentrée, seront prises lors de l'interception (les chasseurs resteront sagement à l'écart et, de notre poste de pilotage, nous ne les verrons pas).

Hélas le temps est couvert sur la rive droite du Rhin et nous ne découvrirons la piste de Baden Baden que lors de la percée à la verticale de l'aérodrome.

Ce sera pour nous une dernière occasion de montrer l'avion. Je rajouterai ainsi une évolution de trajectoire en faisant un passage en descente, à contre piste, puis un report à la verticale du terrain pour un tour de piste à vue, à main droite, et assez serré car le Rhin et l'espace Français sont proches. Je me « paierai » un « overshoot » de l'axe d'approche finale, ce qui aura au moins l'avantage de faire voir l'avion en virage à grande inclinaison et à grande incidence ! À l'extrémité de la piste, mon ami

Adam Shaw, venu d'Annecy avec son Cap 10, observe en connaisseur. Au cours de l'évolution et en courte finale nous constaterons la présence de dizaines de milliers de spectateurs.

Dernier atterrissage (de bonne facture, ce qui est tant mieux quand il n'y pas de possibilité de rachat !), dernière check-list... Et place à la cérémonie. Après un véritable assaut des media et les interviews d'usage, le transfert officiel de la propriété de l'avion a lieu dans le hangar proche, et dans une atmosphère de kermesse Allemande.

Enfin quelques derniers discours... Le mien, lu en Allemand, traduction par mon ami Georges Hagstotz (CDB 747®) d'un texte que j'avais préparé, me vaut une « standing ovation ». Je vous livre ci-après celui-ci.

Si, « partir, c'est mourir un peu », j'aurai au moins tenté d'y mettre, comme dans l'arène, la manière espagnole du « morir bien ».

Après une courte et tardive visite au musée de Sinsheim, où nous nous installerons, en uniforme, au cockpit du TU 144, pour une dernière photo souvenir de l'équipage technique, nous rejoindrons Strasbourg pour l'hébergement et une soirée d'adieux en équipage et je regagnerai ma résidence en Haute-Savoie par la route, en compagnie de mon épouse et de mon fils.

Je ne parvins pas à ne pas regarder dans le rétroviseur, et plus d'un an après il me reste et me restera durablement une sorte de blessure langoureuse.

Jean-Louis CHATELAIN
Piémont Italien
Novembre 2004



Mesdames, Messieurs,

Permettez-moi de dire quelques mots en Allemand.

Le 13 Avril 1928 les Allemands KOEHL et HÜNEFELD, accompagnés de FITZMAURICE, effectuaient la première traversée de l'atlantique Nord dans le sens Est Ouest.

Ils reliaient l'Irlande au Labrador en 36 Heures de vol sur le Junkers W33 Bremen.

Depuis 25 ans Concorde a régulièrement relié Paris à New York en seulement 3 heures et 25 minutes de vol environ.

Au pays d'Otto Lilienthal, de Manfred Von Richthofen, de Max Immelmann, d'Oswald Boelke, de Hugo Junkers, de Willy Messerschmitt, de Claudius Dornier, du Professeur Focke et de tant d'autres, et aussi au pays associé à la France dans l'entreprise Airbus, Concorde trouvera un repos mérité.

Concorde, avec son aile Delta néogothique, ses commandes de vol électriques, son système de transfert de carburant, ses capacités d'atterrissage tous temps, ses freins au carbone et bien d'autres systèmes d'avant garde était un avion pionnier.

Airbus ne serait pas ce qu'il est sans Concorde.

Aujourd'hui et pour longtemps Concorde sera irremplaçable.

Pour moi, Concorde est le plus bel avion du monde.

C'est avec beaucoup d'émotion que nous avons accueilli à bord Christiane, veuve du Commandant Marty, qui a voyagé aujourd'hui pour la première et, hélas, pour la dernière fois sur Concorde. Nos pensées affectueuses vont vers les passagers et l'équipage de ce vol tragique, victime d'une fatalité extérieure à l'avion.

C'est une fierté et un grand honneur pour moi et mon équipage, au nom de la Compagnie Air France, de piloter le Concorde F-BVFB vers sa destination finale, le musée de Sinsheim.

Je vous remercie.

Jean-Louis CHATELAIN
Commandant du vol AFR4406
du 24 Juin 2003