

AF 4386 : Dernier vol du Concorde F- BVFA sur Washington

Ce jeudi 12 juin 2003 est à marquer d'une pierre...dont je ne qualifierai pas la couleur car si ma joie a été immense d'être conviée à embarquer sur le Concorde F-BVFA pour son dernier vol transatlantique vers Washington, je n'ai pu éviter de ressentir nostalgie, regrets et irritation contre ces contingences d'ordre varié qui coupaient les ailes au "bel oiseau blanc" inégalé et inégalable à ce jour.

Le Président Spinetta avaient réuni ses prédécesseurs : Pierre Giraudet, Jacques



©Ph.Delafosse/Air France

Friedmann, Bernard Attali et Christian Blanc. Manquait Marceau Long. Des passagers fidèles aux très nombreuses traversées Concorde, parmi lesquels le maître Rostropovitch toujours aussi enthousiaste. Des navigants : le Ct Chemel, le Ct Chillaud, anciens chefs de la Division de vol Concorde, C.Monpoint, le chef PNC qui a mis au point les

méthodes et matériels du service Concorde. Mr Aupetit bien connu des techniciens et d'autres représentants de la maintenance étaient présents. JLPinson, le Directeur des Amériques, ainsi que différents membres du cabinet du Président encadraient le groupe des heureux privilégiés. Un des responsables du Smithsonian Museum et des journalistes français et américains sont aussi du voyage.

Convoqués à 10 heures pour profiter de l'accueil confortable du Salon Concorde, nous embarquons dès que le Ministre des Transports, Mr de Robien, nous a rejoint et décollons à midi pile.

L'équipage technique : Cdb Jean-François Michel – Gérard.Duval – Jean-Yves Dronne
L'équipage PNC : Richard Vives – Joëlle Cornec-Templet – Catherine Pellerin – Olivier Beaudon – François Calmels – Nathalie Goubet-Daudet – Karim Ben Othman – Laurent Verbouwe

Assise à côté de Claude Monpoint, chef PNC, avec lequel j'ai fait de nombreux vols entre 1974 et 1976, lors des vols Aérospatiale sur les prototypes pour la certification puis l'endurance, nous avons partagé un grand silence intérieur au moment du roulage au sol, de la prise de vitesse bien différente de celle des autres machines, du décollage...l'odeur typique de kérosène brûlé a réveillé moult souvenirs...nous avons réalisé quelle chance nous avons eue de participer à ces moments exceptionnels. Merci Madame Air France!

Je n'oublierai pas de mentionner les spectateurs, fidèles depuis qu'avait été annoncé la cessation des vols pour assister à l'envol du Concorde ni les avions de chasse qui lui ont fait escorte jusqu'aux côtes françaises.

Lors du passage à mach 1 et encore davantage évidemment lors de l'affichage de mach 2 et parfois un peu plus, l'enthousiasme des passagers a éclaté en flashes et en applaudissements.

Le repas à peine terminé, la descente. Un diplôme attestant de notre participation à ce vol exceptionnel est remis à chacun. Nous apercevons Dulles Airport et ... les nombreux spectateurs, clones de ceux de Roissy, venus saluer l'atterrissage impeccable. L'émotion est à son comble...je pense "jamais plus"...Il y a un côté irréel, comme ce fut toujours le cas avec les vols Concorde. Il est 10 heures un quart...C'est l'heure du thé à Paris. Nous avons franchi l'Atlantique... C'est fini...Il ne volera plus...Nous en rêverons...

Les autorités d'immigration ont accepté, à la demande d'Air France, de contrôler nos passeports à la sortie de l'avion, sans passer par l'aéroport. Nous débarquons, photos, journalistes français et américains. Le personnel de l'escale est là au complet pour contempler ce Concorde qu'ils n'avaient pas vu depuis des années.

Deux cars nous transportent ensuite un peu plus loin sur le terrain de Dulles où se trouve un bâtiment que j'ai peine à qualifier de "hangar" tant il est immense et où seront exposés à la manière de notre Musée de l'Air et de l'Espace du Bourget, mais à une échelle différente, à l'américaine...les avions historiques du Smithsonian Air and Space Museum dont notre merveilleux Concorde auquel le "Spirit of St Louis" de Lindberg et le "Flyer" des frères Wright, entre autres, tiendront compagnie dans ce hall tout peint en blanc qui n'est pas tout à fait terminé, l'inauguration officielle n'ayant lieu qu'à l'automne, une estrade accueille le Ministre, son homologue américain, au féminin, le Pt Spinetta, le directeur du Smithsonian. Des discours circonstanciés, très chaleureux de la part de nos hôtes américains, précèdent la signature qui concrétise la cession du Concorde F-BVFA au Smithsonian Museum.

Pourquoi cet appareil spécifique ? Edouard Chemel, le CDB du vol dont il va être question, l'explique en même temps qu'il remet une plaque rappelant l'anecdote : en 1989, un vol Concorde spécial a été organisé pour commémorer le bi-centenaire de la Révolution française. A cette occasion, les dirigeants du Smithsonian ont fait promettre qu'Air France leur donnerait le Concorde du vol à la fin de l'exploitation qui devait avoir lieu vers 2015...

Chose promise, chose due, et c'est ainsi que nous nous retrouvons dans une magnifique ambiance de fraternité aéronautique et franco-américaine le 12 juin 2003 à Dulles Airport.

Pour célébrer l'événement, le champagne était prêt, les verres joliment disposés en forme de Concorde...délicate attention de nos amis américains et témoignage de leur admiration pour la vedette de leur future exposition.



Il n'était que 13 heures de ce fameux 12 juin...

A 19 heures, Madame l'ambassadrice de France à Washington nous attendait dans sa superbe Résidence. Certains des invités avaient déjà pris le vol subsonique de 17 heures pour Paris, d'autres prendraient celui de 22 heures...qui, pour cause d'orage diluvien aura 2 heures de retard en étant dérouté sur New-York !

La " Longue Journée s'est terminée". Concorde va s'exposer aux regards admirateurs et envieux des visiteurs américains...Ce fut 14 ans de ma vie de navigante...J'ai pu vivre ce que d'autres ont rêvé...Je ne l'oublierai jamais...

Marylène VANIER
Présidente de l'Amicale Air FRANCE



