

LA DERNIERE CROISIERE DU FOX BRAVO

... ou, de Baden Baden à Sinsheim par le Rhin



Par Pascal Ménégat et Yannick Tarantola
(Témoignages recueillis par Pierre Grange)

Si l'on a tous vu des photos des images du Fox Bravo, trônant à 20 mètres du sol au Musée de Sinsheim, on ne sait rien des efforts, et parfois des émotions, qui ont précédé sa mise en place. Pascal et Yannick ont bien voulu témoigner pour Mach 2.02



L'histoire commence au mois de mai 2003, lorsque Hermann Layher contacte Air France, en vue d'acquérir un Concorde pour l'exposer dans le Musée de Sinsheim dont il est le propriétaire. Concorde effectuée alors à Air France ses derniers vols commerciaux.

C'est en 1981 qu'Eberhard Layher, qui a fait fortune après guerre en inventant un système révolutionnaire d'échafaudages, débute la construction de deux musées consacrés à l'automobile et à la technique. Ils sont implantés à Sinsheim et Speyer, deux villes voisines, proches de Mannheim en Bade Wurtemberg. Hermann Layher prendra, à la suite de son père, la direction de ces musées. <http://sinsheim.technik-museum.de>

Personne, à Air France, n'ayant entendu parler de l'Auto und Technik Museum, Pascal Ménégat, accompagné d'Hubert Protin et de Philippe Orcel se rend à Sinsheim pour évaluer le sérieux de la demande. Rapidement, à la vue des nombreuses pièces exposées : voitures anciennes, avions militaires et civils prestigieux, locomotives, TU144 sur pilotis, il comprend que cette demande a un sens et que le lieu est bien adapté pour exposer un de nos Concorde.

Aussitôt après se pose la question du transfert. Mais l'équipe d'Hermann Layher a déjà des références en la matière puisqu'un Boeing 747 de la Lufthansa trône sur le site de Speyer, et qu'un TU144 a su parvenir jusqu'à Sinsheim. Le Concorde Fox Bravo viendra atterrir à l'aéroport de Karlsruhe Baden-Baden Strasbourg, aussi nommé Baden-Airpark, un aéroport commercial situé à l'ouest de Baden-Baden. Il faudra ensuite « rétrécir » au maximum le bel oiseau : lui couper les ailes et la queue (alouette ...) et rentrer le train d'atterrissage. Puis, le Rhin étant proche, le charger sur un porte char qui ira le déposer sur une barge pour une croisière sur le Rhin qui l'amènera, en une demi-journée de navigation, près de la ville de Speyer, à deux pas du circuit automobile de Hockenheim. Il ne restera plus au Fox Bravo qu'à reprendre place sur son porte-char, et en empruntant nuitamment l'autoroute A6 (sans passer par le péage de Fleury !), de parvenir à son lieu de résidence : Sinsheim.



Bien entendu, entre ce programme et la réalisation, beaucoup d'études seront nécessaires, des entreprises renommées seront mises à contribution (levage Scholpp et transport routier Kübler). Les diverses autorisations semblent avoir été rapides à obtenir puisqu'avec un premier contact technique entre Air France et Hermann Layer le 20 mai, l'opération est lancée le mois suivant : vol vers Baden Airpark le 24 juin, préparation de l'avion début juillet et départ le 18 juillet pour arriver deux jours plus tard sur le site de Sinsheim.

TEMOIGNAGE

L'avion sera lavé avant son dernier vol pour être tout beau devant les médias allemands et le nombreux public qui suivra sa remontée du Rhin.

Une équipe de la maintenance Concorde Air France, va aider les spécialistes du Musée à préparer le Fox Bravo pour ce voyage terrestre et fluvial. Hubert Protin est le chef de détachement et il n'hésitera pas à mettre la main à la pâte, aux côtés de Jean Pierre Laurans (chef d'équipe), Jean Louis Allègre, Gérard Finat, Jean-Yves Martin, Laurent Savary, Dominique Taillet et Yannick Tarantola.

Pour Air France, le contrat prévoit la livraison de l'avion sur vérin, moteurs déposés et trains rentrés, en n'exécutant que des travaux conformes à l'AMM (Manuel de Maintenance Avion).

Les 4 moteurs sont « descendus » et placés sur des bâtis assez rudimentaires, spécialement construits pour cet usage par Sinsheim.



Au « détorage »
Yannick Tarantola,
Hubert Protin et
Gérard Finat.



L'équipe au complet, de gauche à droite : Laurent Savary, Dominique Taillet, Jean-Pierre Laurans, Jean-Louis Allègre, Yannick Tarantola, Jean-Yves Martin, Gérard Finat, Véronique Rigaud-Koltsch (interprète), Hubert Protin, Hermann Layher.



De gauche à droite : Laurent Savary,
Dominique Taillet, Gérard Finat,
Yannick Tarantola.

TEMOIGNAGE

Certaines pièces sont prélevées, lorsque ce sont des équipements communs à d'autres flottes et non visibles. Concorde, à cette époque, ayant des problèmes de potentiel de gouvernes de direction, celles du FB seront déposées pour équiper le FC qui effectuera son dernier vol, le « *der des der* » pour un Concorde Air France, le 27 juin vers Toulouse. Il faut aussi retirer les panneaux de puits de trains sur l'aile, ce qui permettra de passer des élingues dans les axes supérieurs des trains principaux. Les extincteurs, qui présentent des problèmes de sécurité, sont percutés.



Les démontages des ailes, de la dérive et du cône de queue, n'étant pas décrits dans l'AMM, reste de la responsabilité des allemands.

Pour la mise en condition « musée » il faut vidanger l'avion de tous ses fluides. Concernant le carburant, Baden-Airpark ne disposant pas de citerne de reprise, il est décidé de consommer le carburant en effectuant des points fixes jusqu'à épuisement des nourrices. Au vu de la quantité, cela aurait pu prendre des heures mais c'était sans compter sur l'entregent d'Hermann Layher qui obtient l'autorisation de faire tourner les moteurs plein gaz ... avec réchauffe (post combustion). Durant cette phase, Yannick Tarantola est installé au cockpit en place gauche, le chauffeur d'Hermann Layher (lui-même pilote d'hélicoptère) en place droite et Laurent Savary en place mécanicien navigant ; Hubert Protin et le reste de l'équipe sont au sol pour assurer la sécurité, et ce n'est pas inutile, ne serait ce que vis-à-vis d'Hermann Layer qui, excité comme un enfant avec un nouveau jouet, s'approche parfois un peu trop des tuyères.

Les moteurs souffrent lorsque, à l'approche de la panne sèche, un premier commence à pomper sévèrement. À cet instant, ils sont placés au ralenti, 2 sont coupés et le reste du pétrole est transféré sur 2 nourrices ; les extinctions finales surviennent à pleine puissance et post combustion allumée, ce qui entraîne encore de violents et ultimes pompages ; pour les mécaniciens d'Air France, c'est un moment très dur à vivre ; massacrer ainsi cette belle mécanique, eux qui l'ont tant bichonnée ...

Pendant ce temps, les techniciens du Musée préparent le transport. Les dimensions sont prises pour la confection de berceaux en bois qui recevront, sur la remorque comme sur la barge, les éléments de structure qui vont être démontés. Les relations avec eux sont très sympathiques ; les échanges se font en anglais ou ... avec les mains, la plupart étant originaires de l'Allemagne de l'Est. De techniciens, ils n'ont que le nom. Lorsqu'ils s'attaquent au démontage des ailes et de la dérive, le travail se termine souvent à la hussarde et les anciens de QN sont navrés de découvrir des tuyauteries, des câblages et des éléments de structure sectionnés ou arrachés à la va-vite. Certains éléments de la dérive ont même été forcés à la barre à mine ... À l'issue de ces travaux, l'avion ne fait plus que 14,5 mètres d'envergure mais c'est encore trop. Il faudra donc incliner l'avion pour qu'il passe sous certains ponts ; ceci sera réalisé grâce à un porte-char « intelligent » capable de s'incliner, amenant d'un côté les nacelles réacteurs au ras du bitume.



Hermann Layher vient souvent juger de l'avancée des travaux sur le site de Baden Airpark, parfois au volant d'une belle voiture de collection en provenance du Musée de Sinsheim ; il se montre amical envers les mécaniciens d'Air France se doutant peut-être qu'ils sont dans la peine de voir ainsi mutiler un de « leur » Concorde.



TEMOIGNAGE

Le vendredi 18 juillet, le signal du départ est donné ; pour son dernier voyage, qui durera pratiquement 48 heures, Fox Bravo est suivi par une vingtaine d'équipes de télévision dont TF1 avec Dominique Bromberger comme envoyé spécial (*un reportage est présenté au 20h de Claire Chazal avec interview de Pascal Ménégat*), par la police et les pompiers locaux. Malgré la chaleur caniculaire de cet été 2003, une foule de curieux lui font une haie d'honneur. Bien que couvert d'encarts publicitaires, et dépourvu de dérive, le fuselage arbore toujours le nom d'Air France. Une équipe de QN suit la lente pérégrination du FB, de manière à intervenir comme de besoin et en particulier à l'arrivée à Sinsheim pour la remise en configuration train sorti. Elle est composée de Pascal Ménégat, Jean Louis Allègre, Michel Rémond et Patrick Merdrignac (QN) et de Jean Pierre Caillaud (BT Olympus). Ils sont accompagnés de Véronique Rigaud-Koltzsch interprète française du Musée de Sinsheim.



FB est hissé sur une remorque de 70 mètres de long. Après qu'il soit en place, les « coussins » de berceau, seront soudés en position, pour épouser au mieux la courbure du fuselage et éviter toute détérioration. L'avion est littéralement harnaché sur la remorque et quelques essais de mise en inclinaison de l'ensemble sont effectués avant que de puissants tracteurs l'emmènent vers la rampe d'accès au Rhin située à quelques kilomètres, sur un terrain militaire de l'OTAN. Durant tous les parcours routiers, une équipe du Musée précède l'avion pour découper les poteaux de panneaux de signalisation au chalumeau ou au coupe-tube de plombier, déposer les feux de signalisation et tailler « légèrement » les arbres environnants. Les allemands sont très « écolos » et il leur était interdit d'abattre un arbre. Après le passage du Fox Bravo, une autre équipe remet tout en place (signalisation routière, barrière etc.)

En fin d'après-midi, Concorde embarque sur une immense barge et entame sa croisière sur le Rhin. Après l'écluse d'Iffensheim, passée en début de nuit, le Fox Bravo accoste et permet à tous de se reposer avant la longue journée et la nuit blanche prévue pour le lendemain.

Samedi 19, la navigation reprend et se termine aux environs de midi à Altusheim. Un long voyage routier, dont une grande partie de nuit, se profile à l'horizon. Comme il ne faut pas partir trop tôt (l'autoroute ne sera fermée que tard dans la nuit), de grands parcs de stationnement (payants) ont été aménagés, et les allemands organisent une de ces grandes fêtes champêtres dont ils ont le secret avec au programme : saucisses, bières et glaces. Les équipes techniques en profitent pour prendre un peu de repos : la nuit sera longue !



TEMOIGNAGE

Le Fox Bravo repart en fin d'après-midi et c'est après 23 heures qu'il entre sur l'autoroute A6 qu'il emprunte à la vitesse d'un homme au pas. La plus grande difficulté est de passer sous les ponts, où parfois, malgré la mise en inclinaison de la plate-forme, il ne reste que cinq centimètres de marge entre le haut du fuselage et le tablier. Le passage du convoi est salué par une foule nombreuse, massée sur les ponts, les accotements ou les aires de stationnement de l'autoroute. Applaudissements, voire feux d'artifices et même « Marseillaise » sont vus ou entendus. Même en pleine nuit, les ponts sont bondés de monde de tous âges ; cela conforte s'il en était encore besoin, le caractère exceptionnel de cet événement historique pour Concorde.



Le convoi arrive le dimanche matin vers 9 heures au Musée de Sinsheim où l'équipe d'Air France intervient pour sortir le train par gravité et permettre à Fox Bravo d'atterrir en douceur.



Un gros travail attend les équipes techniques du Musée de Sinsheim : remonter les parties démontées : ailes, tronçon de queue, dérive. Ce n'est pas une mince affaire ; à titre d'exemple, 600 boulons tiennent les 1,6 tonnes de chaque bout d'aile et on sait que le remontage est toujours plus lent et plus difficile que le démontage. Il faudra ensuite mettre l'avion en condition pour l'exposition et le hisser sur les poteaux qui lui permettront de voler en patrouille avec le Tupolev 144, son collègue soviétique. Cela prendra environ une année.

PG

De nombreuses informations citées dans cet article proviennent du site <http://www.concorde-a-metz.fr/>
Crédits photographiques : Pascal Ménégat, Bernard Charles, Gérard Finat, Jean Louis Allègre, Michel Rémond, Laurent Savary.

