

Hommage à Claude Bechet

La vie de Claude Bechet peut être qualifiée de dense au vu des nombreuses fonctions et de responsabilités qu'il a exercées. Cependant il n'a jamais brigué aucune d'entre elles. Cette diversité s'explique aisément par la conjonction d'une passion, celle du vol, et de son empathie naturelle l'amenant à accepter les occasions et les responsabilités s'offrant à lui. La caractéristique dominante est que ses choix et ses décisions ont toujours été pour innover ou pour améliorer ce qu'il prenait en charge.

Il est né le 6 octobre 1932 à Saumur. Il y a fait ses études primaires et secondaires et c'est sur le terrain de Saumur-Terrefort qu'il a eu son premier lâcher, sur un planeur Avia 15A.

Puis la poursuite des études à La Flèche et à Poitiers le mène non à l'École de l'Air où il désirait aller mais à l'École Nationale Supérieure d'Electricité et de Mécanique de Nancy d'où il sort ingénieur en 1955.

Cependant le service militaire lui permet de renouer avec l'aviation en signant un contrat de réserve active comme pilote. Faisant partie d'un contingent envoyé en école de pilotage au Canada il y recevra ses Ailes de pilote de chasse en 1957.

Affecté à la 12^{ème} Escadre de chasse à Cambrai il volera sur Mystère IVA puis sur Supermystère SMB2. Il participera aux opérations en Algérie sur T6, tout en volant aussi là-bas en Aéroclub, souvent comme moniteur.

Ayant terminé son contrat il entre au Centre d'Essais en Vol en 1960 comme ingénieur. Mais l'absence d'autre perspective ne le satisfait pas.

Air France recrutant des pilotes, il y entre en 1962. Il y suit son cheminement principal de carrière, copilote Caravelle, copilote B707, cdb Bréguet 763, cdb Caravelle, cdb B707 et finalement cdb B747 sur lequel il finira sa carrière à Air France 30 ans après son entrée.

Sa formation de base d'ingénieur, sa sûreté de jugement et ses qualités de pilote lui permettent de poursuivre sans problème une carrière de pilote. Mais il ne s'en contente pas.

En 1971 il devient instructeur pilote de ligne et en 1977 il est pilote inspecteur au sein de l'OCV, l'Organisme de contrôle des vols, tout en continuant de voler chez Air France.

Entretemps il répond favorablement à des demandes de prises de responsabilité dans des organisations para professionnelles.

En 1966 le président du SNPL, syndicat peu ouvert à l'international, lui demande de le représenter auprès de l'organisation Europilote dont l'ambition est de regrouper les pilotes de ligne des compagnies européennes. Pendant les 10 années où il en a été le secrétaire général Claude réussira le défi de fédérer la plupart des syndicats.

Il aimait cette tâche de rassembler les pilotes de toutes nationalités autour de leurs fonctions et problèmes communs. Ainsi de 1967 à 1976 il devient le représentant des pilotes français auprès de l'IFALPA, organisation consultative auprès de l'OACI au même titre que l'IATA, ce qui à l'occasion des conférences lui permet de parcourir le monde entier. Son morceau de bravoure, comme il la qualifie lui-même, est l'organisation en 1971 de la conférence annuelle sur le paquebot Mermoz loué à la Compagnie Paquet.

Sa participation professionnelle à l'OCV est importante. Il exerce ses contrôles dans l'ensemble des compagnies françaises, ce qui lui permet de se familiariser avec de nombreux types d'aéronefs, de l'hélicoptère Ecureuil de l'Aérospatiale au Canadair 215 de la Sécurité civile, avec au passage un brevet de pilote professionnel d'hélicoptère avec qualification de vol aux instruments.

Ses fonctions sont variées telles que faire passer des épreuves de vol, certifier des simulateurs de vol, approuver des programmes de qualification de type, effectuer les vols de mise en ligne en début d'exploitation de compagnies, effectuer le « route proving » d'appareils en cours de certification.

C'est ainsi qu'il participe au « route proving » de l'A320.

Conseiller permanent auprès du BEA, il accepte la présidence de la commission d'enquête sur l'accident de l'A320 de Habsheim. Il y est aux prises avec le déchainement médiatique accompagnant les assertions contre toute évidence du pilote responsable de l'accident, soutenues par des pilotes dont le président du SNPL. Il en garde une profonde amertume.

Parmi ses activités remarquables il faut noter son passage à l'APNA. Cette association créée en 1927 par les navigants de la Ligne a participé à des événements importants de l'aéronautique civile, établissement de la CRPN, , rédaction du Code de l'aviation civile régissant la profession de navigant, et aide à la création de syndicats de navigants.

Il en a été le président de 1981 à 1993, défendant les intérêts éthiques de la profession. Il gère l'association en la structurant autour de ses activités principales. Il préside alors de nombreuses cérémonies commémoratives.

A cette époque il est aussi Premier Vice-président de l'Association « Les Ailes brisées », de 1985 à 1992. A la demande de Henri Perrier, Directeur des Essais en vol de l'Aérospatiale, il devient en 1993 Ingénieur Sécurité des vols de l'Aérospatiale et d'ATR. Jusqu'en 1998, sous la direction de Gilbert Defer chef des Essais en vol, il participe activement comme pilote aux visites opérationnelles des compagnies clientes, ce qui lui plait beaucoup.

Pendant cette période il est « Chairman of the FSF European Advisory Committee ».

Sa compétence et son parcours ne pouvaient laisser indifférente l'Académie Nationale de l'Air et de l'Espace tout juste née. Elu correspondant en 1984 il devient membre titulaire en 1990. Il le remplace en 2004 comme secrétaire général jusqu'en 2007, date de sa mise en honorariat. Il continue avec les fonctions de président de la Commission Prix et médailles qu'il dirige avec rigueur et efficacité jusqu'en 2016. Son empathie naturelle et son art des relations humaines lui attirent l'estime de tous.

La profession de pilote n'autorise pas une vie familiale tranquille et la sienne n'y fait pas exception malgré l'affection qu'il accordait à sa famille et ses amis.

La fin de sa carrière de pilote professionnel à son départ d'ATR a été une rupture dans sa passion du vol. Il a continué de voler en Aéroclub et surtout en planeur jusqu'au jour où l'âge s'est imposé. Cet abandon lui a causé une dépression avec des conséquences dont il ne s'est jamais remis malgré l'affection de ses deux enfants, de son épouse et de ses amis.

Il était officier de la Légion d'Honneur, chevalier de l'Ordre national du Mérite, médaillé de l'Aéronautique, médaillé de Vermeil de la Ville de Paris.

En bref résumé c'était un aviateur.