

DE L'ACCUMULATION DES MILES AIR FRANCE
A UN SITE DEDIE AUX VOLS CONCORDE



Par Philippe Borentin
Membre associé
53 heures de vol à bord de Concorde

Telle une fourmi qui stocke des provisions, j'ai accumulé des miles Air France pour faire des allers retours Paris – New York en Concorde. Un Paris - New York – Paris coûtait 160 000 miles et il me fallait un peu moins d'un an pour les obtenir. Ma fidélité à Air France m'a donc permis de faire 7 parcours. C'est ainsi que le « Cousin » français prenait le Concorde pour rendre visite à sa famille new-yorkaise. Je prenais ma revanche sur le mythe de l'oncle d'Amérique.

La check list d'un voyage était la suivante :

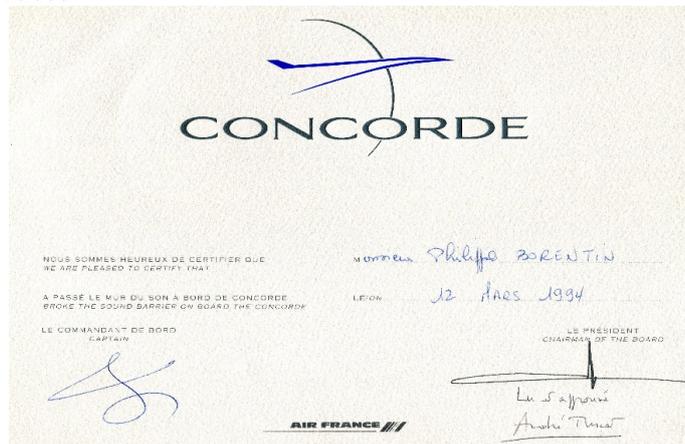
- Accumuler 160 000 miles
- Téléphoner à Fréquence Plus (qui n'était pas encore Flying Blue) pour effectuer la réservation
- Indiquer les dates de voyage à mon ami Joseph Robin, afin qu'il prévienne l'équipage qu'un « fondu » d'aéronautique aimerait bien faire, dans le siège du 4^{ème} homme au poste, le décollage, l'atterrissage, voire le vol complet (repas non compris bien sûr).

A l'arrêt des vols, j'étais en possession d'une fabuleuse collection :

- 14 menus (dont un signé par Paul Anka, compagnon de voyage sur un AF 002)
- Du papier à lettre et quelques enveloppes
- Mon certificat de passage du mur du son
- Mais ni de raton laveur ni de quoi faire fortune sur Ebay.

Par la suite, au gré d'achats faits sur Internet, à l'occasion d'Aéropuces ou lors de diverses brocantes, j'ai été confronté comme tout collectionneur au crucial problème du double. Pourquoi ai-je acheté ce pli philatélique alors que je l'avais déjà. « Triage » et « Classage » étant les 2 mamelles du collectionneur, je me suis attelé à cette lourde tâche. Malheureusement, tous les logiciels de bureautique (Excel, Word et Access) se sont révélés impuissants pour gérer un problème aussi vaste.

Posséder le pli philatélique du premier vol du F-WTSC c'est bien, lorsqu'il est signé par l'ensemble de l'équipage c'est mieux ; mais pour faire vivre cet objet et la collection il était tout aussi intéressant de rassembler le maximum d'informations sur le vol lui-même. J'ai donc réalisé avec un ami informaticien, ou plutôt un ami informaticien a réalisé avec une aide de ma part un logiciel permettant de gérer tous (ou presque tous les vols de Concorde).



HI STOIRES SUPERSONIQUES

Les vols qui m'intéressent (français ou anglais) sont tous les vols d'essais, les premiers vols entre deux villes, les vols spéciaux, les Tours du Monde, les vols présidentiels, les vols ministériels et le vol papal.

Dans un premier temps, j'ai listé toutes les informations qui permettaient de définir un vol :

- Compagnie ou Constructeur (Sud Aviation, Aérospatiale, Air France, Braniff, British Aircraft Corporation, etc...)
- Date du vol
- Appareil
- Numéro du vol
- Type de vol (Essai, convoyage, démonstration, premier vol, endurance, entraînement, etc...)
- Aéroport de départ
- Aéroport d'arrivée
- Escales
- Equipage complet
- Départ bloc
- Décollage
- Atterrissage
- Retour bloc
- Commentaires sur le vol

etc... cette liste comprend encore une dizaine de caractéristiques pour un vol.



Ensuite, j'ai recensé les informations permanentes

- Les appareils, c'était assez simple puisqu'il y en a 20, en revanche il y a eu 36 immatriculations différentes
- Les aéroports où l'appareil s'est posé (319 sauf erreur de ma part)
- Les équipages (en fonction de l'appareil, il s'agit des personnes qui ont fait un vol sur l'une des 7, 6 ou 5 places du poste au sens large. Actuellement ma base de données comprend plus de 600 personnes, d'André Turcat qui était assis à gauche lors du premier vol à Jacques Aubertin, caméraman de la défunte ORTF, assis en 4^{ème} homme de poste lors du voyage du Président Pompidou à Toulouse le 7 mai 1971.

Les archives de l'Aérospatiale ayant été mises au pilon, il n'est pas facile de reconstituer les équipages des essais. Le « nec plus ultra » pour un vol d'essai est de pouvoir consulter le compte rendu synode (1) ou le compte rendu équipage. Après un temps indéfinissable, mais plus long que le fût du canon a mis pour refroidir, j'ai pu retrouver environ 200 comptes rendus. Par rapport à près de 3000 vols d'essais ou d'endurance j'étais loin du compte.



La seule solution pour savoir qui faisait partie de l'équipage était donc de consulter les carnets de vols de ces personnes. Le monde des gens des essais est un microcosme qui est à la fois très fermé, mais d'une très grande richesse lorsque l'on vous permet d'y entrer sur la pointe des pieds. C'est grâce à Edouard Chemel que j'ai pu rencontrer Michel Rétif. Je ne pouvais mieux débiter dans ma quête du Graal. Après deux heures de discussion je partais de Toulouse avec les carnets de vols (originaux) de Michel Rétif dans mes bagages.

HISTOIRES SUPERSONIQUES

Par la suite, Gilbert Defer, Jean Pinet, Yves Pingret, André Turcat et Ugo Venchiarutti m'ont permis de consulter leurs carnets de vols. Gilbert Defer m'ayant également permis la consultation du carnet de vols de Jean Franchi. Les carnets de Peter Holding et Mike Addley font également partie de ma base de données. Mike Addley m'a seulement demandé de planter un arbre en contrepartie des 30 photocopies qu'il a dû faire.

Mais la mémoire vivante des équipages d'essais, c'est Henri Perrier. Sans Henri Perrier, la reconstitution des équipages des essais est impossible. Actuellement, grâce à lui, ma base de données comprend tous les équipages du WTSS et du WTSA. La mémoire d'Henri est impressionnante, il se souvient même du goût du jambon qu'il a dégusté le 14 décembre 1971 de retour des Açores lors d'un vol présidentiel. Henri Perrier « travaille » en ce moment sur le dossier du WTSB afin de compléter les équipages de la base de données.

Pour ma part, je tente actuellement de reconstituer les équipages de l'endurance et des entraînements. J'ai déjà rencontré René Duguet, Martial Détienne, Bernard Kamps et



Jacques Schwartz qui ont participé à l'endurance. Mais il ne sera pas possible de faire un travail exhaustif, sans rencontrer André Blanc, Pierre Chanoine, Pierre Dudal et Guillaume Tardieu et certainement d'autres encore.

Il serait dommage de garder pour moi tout seul, cette base de données. Elle peut éventuellement intéresser d'autres personnes (collectionneur, ancien de l'Aérospatiale ou d'Air France qui pourra retrouver avec qui il a effectué un vol, historien etc...). Le seul lieu où le monde entier (il faut toujours viser la lune,

car si l'on rate son objectif on est dans les étoiles) peut consulter ce type de données, c'est Internet.

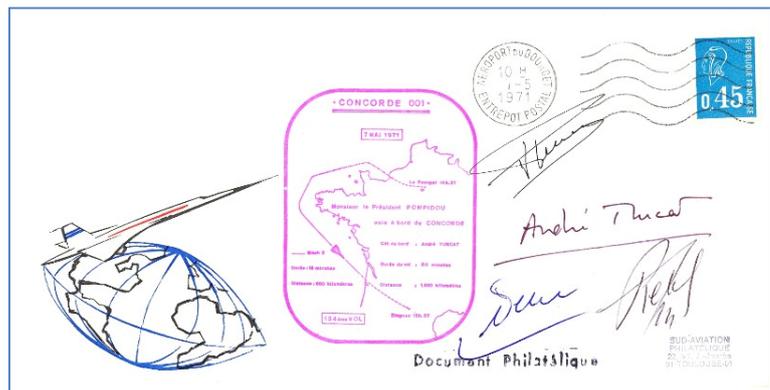
Mais ne pouvoir consulter que des noms, des dates, des heures de vol, c'est très ennuyeux et le mot est faible. La seconde étape qui est cours de développement, est un site Internet qui, s'il ne répondra jamais à la question « Tout ce que vous voulez savoir sur Concorde sans jamais oser le demander », permettra de faire des recherches multicritères et non seulement de retrouver les vols correspondants aux critères choisis, mais également de voir des photos, des plis philatéliques, des menus et d'autres objets correspondant au vol choisi.

Prenons un exemple, vous recherchez le premier vol que le Président Georges Pompidou a fait à bord du Concorde et vous n'en connaissez ni la date ni les aéroports de départ et d'arrivée.

Il suffira dans ce cas de choisir « Vols » puis « Présidentiels » et « G. Pompidou » pour voir apparaître la liste de tous les vols que Georges Pompidou a fait à bord du Concorde. En cliquant sur le 1^{er} vol de la liste, celui du 7 mai 1971, la fiche technique du vol sera visualisée à l'écran.

Cette fiche technique comprend :

- Aéroport de départ
- Aéroport d'arrivée
- Les noms des 7 personnes qui étaient au poste et derrière le poste
- Les horaires de départ et d'arrivée
- Tous les temps de vol (total et supersonique)
- Distance
- Vitesse maxi



HISTOIRES SUPERSONIQUES

- Altitude maxi
- Carburant à la mise en route
- Centrage

Vous pouvez ensuite choisir pour ce vol :

- Commentaires
- Cumuls temps (car il s'agit d'un vol de la période des essais)
- Passagers VIP
- La collection

Et si vous choisissez de cliquer sur le bouton « La Collection », vous pourrez voir :

- 11 plis philatéliques différents (tous signés par les 4 membres de l'équipage)
- L'édition spéciale du bulletin USIAS relatant ce voyage
- 7 photos originales relatant l'arrivée du Président Pompidou à Toulouse

Même si le site comportera environ près de 3000 images, il existe, malheureusement, de nombreux vols pour lesquels je n'ai que très peu d'informations.

Enfin, le site permettra aux internautes de mieux connaître les personnes qui ont fait voler la « machine » selon les mots de M. Turcat. En effet, une partie du site est consacrée aux équipages.

J'espère pouvoir compter sur vous, membres de l'Apcos, afin de nourrir ce site, le faire vivre qu'il devienne le vôtre et pourquoi pas en y incorporant les vols réguliers.

Philippe BORENTIN

(1) Le mot synode désigne une réunion, une assemblée délibérative. Le "synode" vient du grec classique, composé de *sun* qui signifie "ensemble", et de *odos* provenant du dialecte attique (avec un esprit doux !), qui signifie "le seuil de la maison" (en grec classique *oudos*). Le mot synode désigne littéralement le fait de franchir le même seuil, de demeurer ensemble, donc de se réunir.

Il s'agissait de la première réunion "à chaud" d'après vol qui réunissait équipage et bureau d'études. L'équipage se réunissait ensuite pour rédiger le compte rendu équipage.

110-AVIATION
DIRECTION DES ESSAIS EN VOL
Concorde AVION n° 001 MODE APRES

COMPTÉ RENDU DE SYNODE

VOL n° 1 du 2 Mars 69 Durée du vol : 0^h 48^{mn}

ROULAGE n° _____ du _____

POINT-FIXE n° _____ du _____

TEMPS DE FONCTIONNEMENT REACTEURS				
Reacteur	1	2	3	4
Jour	0,50	1,00	1,02	0,58
Total	34,01	51,00	34,41	45,05

EQUIPAGE :
 Commandant de bord : A. Turcat Ingénieurs navigants 1 : H. Poirier
 2^e Pilote : J. Guignard 2 : _____
 Mécanicien navigant : D. Ruffin 3 : _____
 4^e Homme du poste : _____ / fonction : _____
 Observateur : _____

CHARGEMENT (à la mise en route) :
 Masse totale : 113.500 kg.
 Centrage : 28.000 %
 Masse carburant : 51,5 kg.

CONDITIONS D'AERODROME

AERODROME	QFU	QFE	QNH	QAN (Perc/Direct)	Etat de la piste	Pf. (ft.) / Visibilité (m.)
Toulouse	33L	993	+14	100% / 2/3	Seche	-

NATURE DES ESSAIS EFFECTUES :
Vol sans arrêt, max à 18.500
Prévision d'altitude dans le domaine 350 kT. 10.000 ft.

Compte rendu de synode du 1^{er} vol