

N°29

AEROMED

Le lien aéronautique

ISSN/ 1773-0260



Risque* *Actionnaires* *Voler* *Airbus

Confession* *Avion vert* *Antonov

Mémoire* *Cap Juby* *Abstracts

© **Aeromed N° 29 mars 2008**

Editorial



Le voici enfin, je sais que vous l'attendez, certains d'entre vous se sont déjà manifestés. Ce numéro est un peu plus dense, un peu plus long. Vous en apprécierez j'espère et les thèmes et surtout les Auteurs, tous plus brillants les uns que les autres. Si vous en connaissez certains, vous en découvrirez de nouveaux et non des moindres.

L'Académie de l'Air avait réuni, le mois dernier, sous le thème : « Prise de risque » des intervenants de tout bord : pilotes, avocats, scientifiques, chercheurs, industriels, sportifs. Cette mixité d'intervenants de grande qualité nous a séduit tout au long des exposés des ces deux journées.

Oser, se risquer, prendre des décisions, ne semble pas si facile dans la société où nous vivons. On connaît la frilosité des soi-disant décisionnaires, ou des non-décisionnaires qui sont légions et ce dans tout secteurs d'activité.

Trop de chefs petits, moyens et grands sont empilés. Les lignes décisionnaires sont si dichotomisées dans ces sociétés savantes ou industrielles que la prise de risque se conjugue (allez savoir comment) avec l'ouverture du parapluie si grand qu'il bouche l'horizon. Les décisionnaires alors, ne perçoivent que leurs pieds et le fond de leur portefeuille.

Mais, soyons optimistes, tout devrait changer sous peu, car ce genre de situation ne peut durer encore longtemps, nous avons donc de beaux jours à venir. Bonne lecture et à très bientôt.

Docteur Simone Marie Becco

CORRESPONDANCES EPISTOL'AIR

Peu importe le support, pourvu que l'on ait l'ivresse...

Celui-ci se nomme AEROMED et se suffit à lui même.

Né d'un mariage entre le monde aéronautique et la sphère médicale, il est devenu une communion.

Des passionnés lancent leur plume, un peu au hasard ou bien de manière très travaillée et précise, pour partager et donner à lire leurs histoires professionnelles, personnelles et surtout, les émotions qui s'y attachent.

Quelque soit l'auteur, le verbe est affranchi. Comme si dans cet espace-ci, tout était permis - une certaine vérité pouvait trouver protection.

Les initiés de la technique y voient certainement des partages d'expérience enrichissants ou des matières à rire, de ce rire complice uniquement possible que par une vraie compréhension.

Pour une non avertie, cela permet la découverte sans passer par un apprentissage théorique parfois éphémère. Quoi de plus beau que d'apprendre « l'avion » au travers d'aventures et d'hommes sur lesquels le regard ne peut être qu'admiratif, étonné, attiré...La mémoire s'y agrippe et ainsi l'apprentissage se fait. Par de l'humain - par de jolis mots - et par toutes ces intelligences généreuses.

Et puis, tout simplement, il y a un plaisir presque enfantin à rire des drôleries, à voir des images surprenantes, à découvrir encore et encore.

Merci Simone et... LONGUE VIE à AEROMED

SK

Toute utilisation des textes « Aéro-med » est interdite sans l'approbation des auteurs et du rédacteur

SOMMAIRE

De l'audace: de l'audace et de la prise de risques dans notre société au 21^e siècle. Xavier Guilhou

Petit gros coup de gueule de AAA concernant la mise en place du plan Power 8 chez Airbus après que des prédateurs venus d'ailleurs, déguisés en actionnaires bien-faiteurs et toujours impunément en liberté aient failli conduire à la catastrophe l'une des plus belles entreprises européennes. AAA

Le bonheur de voler: notre championne du monde de voltige aérienne, vous présente sa passion du vol. Catherine Maunoury

Versions Airbus A330-343, A320-212.... Si la première partie des désignations Airbus est connue de tous, la deuxième partie l'est moins. Comment la déchiffrer. Pascal Chenu

Confession de stage: Lors de la soirée célébrant le 10.000^e lecteur d'Aeromed, notre ami Jacky est arrivé avec un peu de retard. Voici donc son histoire (ou comment récupérer quelques points sur son permis de conduire.) Jacky Joye

Développement durable: Le salon européen de l'aviation verte. Comment combiner aviation et développement durable. Franck Bourguine

Antonov 124 and 225: l'Airbus A380 est le plus grand avion de transport civil, l'avion cargo ukrainien Antonov 225 est encore plus grand que lui. René Toussaint

Souvenirs d'enfance: François Bonte

Lieutenant Jean Robert: Histoire d'une chasse à l'Aviatik pendant la 1^{ère} guerre mondiale. Jean François Robert

Cap Juby: le rallye vu par Jean Pierre Condat

Abstracts: quelques nouvelles médicales

The risk: About audacity and risk taking in our society in the 21st century. Xavier Guilhou

Small big rant of AAA concerning the implementation of the Power 8 plan within Airbus after predators come from elsewhere, disguised as benefactors shareholders and always free with total impunity, almost led to the disaster one of the most beautiful European company. AAA

Enjoy of flying: world female aerobatics champion presents her passion. Catherine Maunoury

Airbus: A330-343, A320-212.... The first part of an Airbus model designation is well known. But the second part ... Pascal chenu

Driving points: Jacky arrived a bit late at the Aeromed 10.000th reader evening celebration. Here is his story. Jacky Joye

The green aviation European exhibition. How to combine aviation and sustainable growth. Franck bourguine

Antonov 124 and 225: A380 is the biggest civil aircraft, but there is another even bigger aircraft. The champion is the Ukrainian Antonov 225 cargo aircraft, René Toussaint

Souvenirs from childhood: François Bonte

Lt Jean Robert: During world war one, the hunt of an Aviatik. Jean francois robert

Cap juby: On the steps of Aeropostale, from Cap Juby to Tarfaya by an aeronautical artist. Jean Pierre Condat

Abstracts: some medical items

De l'audace certes, Mais rendez nous le droit à l'erreur !

Xavier Guilhou

Ci-après quelques extraits du dernier édito de Xavier Guilhou, extraits publiés avec son accord. Je vous conseille de lire la totalité de ce document fort passionnant sur son site <http://www.xavierguilhou.com>

L'appel à plus d'audace est devenu l'imprécation du moment, l'homélie des cercles bien pensant, voire le nouvel argumentaire des politiques en mal de stratégie ! Il faut « *apprendre à oser* » pour relever les défis de l'adversité, « *ne pas avoir peur* » face à la concurrence, faire preuve de plus « *d'audace politique* » pour engager de véritables réformes... Que sais-je ? Les colloques, les séminaires, les forums se multiplient ici et là pour invoquer la nécessité de faire émerger une nouvelle culture du risque, mais aussi pour rejeter le principe de précaution et demander un peu plus de liberté pour créer et entreprendre. Je ne peux que souscrire à ces pulsions de vie, salutaires en soi, surtout dans la conjoncture actuelle. Je me demande même parfois comment nous avons pu en arriver là. Notre société, qui n'a jamais été autant sécurisée, croule sous une inflation non maîtrisée de lois, de certifications, de normes en tous genres qui nous empêchent de prendre des risques et vont parfois jusqu'à nous asphyxier. A trop vouloir nous protéger nous finissons par créer les propres germes de notre autodestruction, au lieu de contribuer à notre survivance. Comme le dit le proverbe : « *Le mieux est souvent l'ennemi du bien* »...../.....

L'expérience montre en effet que l'on progresse entre des contraintes éthiques toujours contradictoires avec l'air du temps et une audace absolument nécessaire pour aller au-delà les limites de la maîtrise des risques du moment. L'histoire de l'humanité s'est bâtie depuis des millénaires sur cet équilibre fragile du mouvement entre prise de risque et prise de conscience. Tout n'est qu'arbitrage subtil entre prise de décision et conséquence éthique. Tous ceux qui ont innové, repoussé les frontières de la connaissance et de l'action ont connu ce moment fébrile de la transgression de la limite autorisée ou admise, pour en inventer une nouvelle, parfois au prix de leur propre vie¹. De Galilée à Pierre et Marie Curie, des pilotes d'essais aux grands alpinistes les exemples ne manquent pas dans tous les domaines. A contrario, l'immobilisme qui privilégie une « morale », en général hors du temps, est sûrement la voie la plus vertueuse. Elle est perverse, dangereuse et surtout elle ne peut être durable contrairement aux assertions de certains experts. Tous les historiens connaissent l'issue des sociétés ou civilisations qui se sont « emmurées » et enfermées dans leurs certitudes et croyances au lieu d'accepter la réalité...../.....

¹ et sans forcément mettre celles des autres en danger, comme certains voudraient le faire admettre afin d'interdire tout !

Il est difficile de prétendre circonscrire ce qu'est une culture de l'audace : est-ce celle de la prudence et de l'équilibre qui mène tous les jours un peu plus loin, ou est-ce celle de la performance qui mène à un nouveau sommet ? Ne serait-ce pas un peu des deux selon les circonstances, les hommes, les impératifs, voire les contraintes à assumer ?.../.....

.../... La déshumanisation des chaînes de décision et l'extrême automatisation de nos réflexes ont réussi à évacuer le facteur humain de l'analyse des prises de risque au profit d'un certain totalitarisme technologique. Pourtant l'analyse des accidents majeurs et surtout des grandes catastrophes montre que la question de la fiabilité humaine devrait être encore plus que jamais au cœur des analyses de risque..... De toutes façons, tous ceux qui sont des preneurs de risque sont devenus insupportables aux yeux des faiseurs d'opinion qui vivent de l'incrédulité et de l'angoisse existentielle de notre société. Ces « audacieux » sont forcément coupables. Saint Just doit être content de lui, il a réussi à enfanter cette spirale diabolique qui vise à tuer toute prise de risque individuelle au bénéfice de l'abjection collective, forcément politisée et médiatisée à outrance. N'écrivait-il pas « *Un patriote est celui qui soutient la République en masse ; quiconque la combat en détail est un traître* ».../...

Nous ne changeons pas seulement de siècle mais de civilisation et chaque crise est annonciatrice d'un franchissement de seuil supplémentaire. Face à nous, ce n'est pas forcément le chaos qui s'annonce comme certains le prédisent, en particulier par les experts français qui jouent le côté anxiogène de la mondialisation. Nous sommes plutôt face à une renaissance du monde avec de formidables mutations géographiques et thématiques. Elles appellent de notre part une mobilisation de tous nos talents, en particulier des plus audacieux. Mais pour cela il faut accepter de remettre l'erreur en exergue de toute pédagogie active et de traiter la faute avec justice. C'est un chantier indispensable pour redonner plus de maturité à notre société qui se complait dans la victimisation et la compassion de circonstance. Il est urgent de sortir de cette relation infantile et puérile qu'elle entretient avec les questions de vie et de mort. Il faut surtout arrêter de raconter des histoires à notre société en lui offrant, comme dans les jeux du cirque, une dose allopathique de culpabilité malsaine qui la coupe du réel et l'entretient dans l'illusion. A ce jeu de dupe la chute risque d'être terrible et cruelle.../..

Ce qu'il faut c'est certes mieux prévenir les risques, les maîtriser, les assumer voire les assurer, mais il faut arrêter de victimiser, culpabiliser, infantiliser et deresponsabiliser notre société comme c'est le cas actuellement. Il est indispensable de retrouver le vrai sens de la vie. Cela passe par la réhabilitation d'une philosophie de l'action qui induit à tous les niveaux une autre culture du projet et de l'audace. N'oublions jamais que la prise de risque est ce qui nous permet de savourer toutes les subtilités et potentialités de la vie. Sans cela la vie ne vaudrait pas le coup d'être vécue, elle n'aurait aucun intérêt en soi ! La prise de risque est inhérente à ce libre arbitre qui fait la grandeur de l'homme et à ce degré de liberté qui a contribué à la spécificité de l'aventure humaine. Ne dénaturons pas cet atout vital par crainte de la moindre erreur.../...

<http://www.xavierguilhou.com>

Xavier Guilhou CEO XAG Conseil

Prévention des risques. Gestion des crises. Intelligence stratégique

Quand la France réagira...

Xavier Guilhou

Remettre du sens, sortir du blocage social, stopper l'hémorragie financière... un expert des « sorties de crise » nous dit que c'est encore possible, à condition d'agir... vite !

EYROLLES

« *Ce document est inutilisable. Vous avez une poubelle par ici ?*

- *Bien sûr, Monsieur le représentant de l'actionnaire. Là-bas, au bout de la pièce !*
- *Mais elle est pleine !*
- *Mais non ! Monsieur le représentant, on peut encore tasser avec le pied pour faire de la place, vous savez.*
- *Mais on ne vous les vide jamais ?*
- *Bien sûr que si Monsieur le représentant, mais ici dans le bâtiment des Essais en Vol c'est uniquement deux fois par semaine depuis la mise en place de "Power 8". Vous comprenez bien que compte tenu du coût exorbitant du salaire des techniciennes de surface, il a bien fallu réduire leur prestation ...*
- *Mais tout de même de l'autre côté, elles sont vidées tous les jours !*
- *Oui, de l'autre côté... ! »*



.....Une minute de silence pour recueillement

Ainsi, voyez-vous, Monsieur l'actionnaire, votre plan "**Power 8**" est une véritable réussite. Nous avons maintenant la certitude que des économies drastiques seront effectuées dans notre belle entreprise.

Mais tout de même, vous avez été beaucoup trop timide.

Les crayons et les gommes sont encore en libre service. Il y a là matière à économie. Ne pensez-vous pas ? En effet, nous vivons à l'ère informatique donc, n'écrivons plus que par e-mails. À quoi servent alors tous ces crayons et toutes ces gommes ? Que diriez-vous de les supprimer de l'inventaire ? ...

Non mais, c'est qu'il le ferait, le bougre !!

Et quand je pense, que les plus grands truands de la planète sont encore en liberté et d'autres mêmes... toujours larvés dans l'entreprise. Il y a là quelque chose que seules 569⁽²⁾ tonnes d'Alkaselzer arriveraient à me faire digérer et 569 autres tonnes de vaseline arriveraient à faire passer.

L'Histoire, Monsieur l'actionnaire ? Un éternel recommencement. Après la promotion de plans drastiques tels que CAP 2000, Dolores, Route 66 (ce dernier n'ayant été mis en place que pour faire grimper le cours de l'action artificiellement pour la mise au point du plus beau coup de délit d'initié de ces dernières décennies...), voici Power 8, sorte de serpillière pour éponger l'hémorragie ou de béquille pour maintenir l'édifice vacillant en équilibre.

Hormis que cette fois-ci, les prédateurs (vous, vos clones et vos premiers couteaux, Monsieur l'actionnaire) à la puissance encore jamais atteinte et n'ayant hélas jamais été contrarié dans leur projet par une quelconque administration de tutelle, ont bien failli faire boire un bouillon mortel à une entreprise qui dépassait jusqu'alors l'imagination...

Pour cela, Monsieur l'actionnaire, je vous en veux !

Je vous en veux parce que ce bouillon mortel, c'est à tous les hommes et à toutes les femmes de cette entreprise que vous l'avez fait ingurgiter. Je crois qu'ils ont été empoisonnés de manière irréversible. Ils avaient pour habitude de construire des avions, des beaux avions et voilà que vous leur avez demandé de fabriquer de l'argent ...

Aeromed N° 29 mars 2008

Non, non, pas des avions en argent. De la bonne vieille tune, de l'oseille, du blé, du pognon, de la fraîche quoi ! Comment vouliez-vous qu'ils y arrivent sans formation initiatique ? Ce sont tout de même deux métiers bien différents, vous en conviendrez.

En effet, l'un est basé sur l'amour de la belle réalisation, sur l'investissement personnel de chacun dans l'accomplissement de sa tâche au sein de l'entreprise qui le fait vivre et qu'il a très envie de voir se développer. Il est aussi fondé sur sa motivation à faire naître un nouveau produit dans lequel le collaborateur place toute sa fierté, sur la pérennisation d'une culture d'entreprise qui n'avait jamais été ébranlée jusqu'alors... Dans ce cas, l'employé sait pour qui et pourquoi il travaille. Et puis dois-je ajouter que ce métier-là, Monsieur l'actionnaire, ne trouve la beauté de son geste qu'à travers une honnêteté sans faille à chaque échelon du processus de réalisation... ? Honnêteté qui, je vous l'apprends certainement, est garante de sécurité et survie en aéronautique... Oui, je sais, cela vous dépasse un peu !

L'autre (le vôtre !), en revanche est de nature totalement différente et fait appel à un savoir qui ne provient pas des mêmes écoles. Un seul objectif : le résultat financier même si les hypothèses de départ sont élucubrées, dès le coup d'envoi d'un projet, de manière totalitaire et fallacieuse, eu égard à une arrogante incompétence dans la compréhension du produit à promouvoir, en l'occurrence un avion. Peu importe la manière d'y parvenir. Seule la fin justifie les moyens. Et là pour le coup, ils sont colossaux ! Mais surtout pas de grain de sable sur la voie. Une politique de la "green culture" à tout va : il a dit une vérité contrariante, il en est évidemment responsable et sera donc exécuté...



L'objectif était irréaliste et irréalisable malgré moult injonctions de parties prenantes expertes qui possèdent le sujet depuis des décennies ? Peu importe. L'information reste pipée de manière à préserver le cours d'une action jusqu'à la date fatidique d'un coup de Jarnac depuis longtemps fomenté dans les dédales de bureaux irrespirablement moquetés. Cela ne vous dit rien Monsieur l'actionnaire ? Moi si !

Ce n'est pas joli, joli tout ça !

Cela dit, je comprends que vous ne vous encombriez pas de quelque état d'âme que ce soit. Un, parce que certainement on ne vous l'a jamais appris et que vous êtes assurément né le popotin⁽³⁾ dans la soie. Et deux, parce que vous savez que sans vous l'entreprise n'est rien puisque c'est vous qui investissez les capitaux nécessaires à la promotion de nouveaux projets. De cela je suis convaincu, rassurez-vous. Il faut rendre à César ce qui appartient à César. Cependant même lui savait qu'il ne devait sa toute-puissance qu'à la grâce de son peuple d'assujettis. Pour cela au moins, il le respectait et l'écoutait. Hélas, vous n'êtes pas César, Monsieur l'actionnaire. Loin s'en faut. Si pourtant certains de vos pairs vous ont légué un "capital d'entrepreneur" afin que poursuiviez le développement leur œuvre, je crains que vous ayez quelque peu failli dans l'accomplissement de cette tâche.

Qu'avez-vous donc appris de vos pairs et de vos pères ?

Comment avez-vous pu imaginer une seconde qu'un projet tel que l'A 380 pouvait générer un retour sur investissement immédiat ? Qui vous a conseillé ? **Qui n'avez-vous pas voulu écouter ?** Il ne suffit pas d'acheter une prairie pour engraisser un troupeau de bovins. Il faut encore penser à y faire pousser de l'herbe et surtout ne pas la faucher avant qu'elle ait pu lever... Analogie paysanne, certes, mais tellement proche des vérités de la nature et de la faune qui la compose. De cette nature là, Monsieur l'actionnaire, même vous, avec vos sacs de billets pourtant verts, ne pourrez vous affranchir. *Aeromed N° 29 mars 2008*



Et puis d'ailleurs, d'où sortez-vous ? De quel droit vous êtes-vous permis de prédire aux destinées d'un magnifique outil qui a fait naître Caravelle, Concorde et les premiers Airbus ? Étiez-vous en mesure (le vouliez-vous ?) de connaître le particularisme d'un produit tel qu'un avion dont la vocation est de rapprocher les hommes de cette planète en toute sécurité ? Peut-être pensiez-vous qu'après le premier vol de ce nouvel avion effectué, la mise au point était terminée et que la production devait débiter selon un rythme équivalent à ce que génèrent les rotatives de la Dépêche du Midi ? N'avez-vous pas un peu confondu dans vos rêves : très gros investissements = très gros navions tout nouveaux bien chers très vite = gagner beaucoup de sous tout de suite ?

Loupé ! Wrong ! Faux, pardon ; False ! Pas de bol ! La vérité a rattrapé le rêve : gros investissements = navions bien chers pas prêts tout de suite parce que très gros et très nouveaux = des sous plus tard et pas beaucoup au début ! Eine grosse konspiration ? Neine ! Eine grosse déception ! Surtout pour ceux qui, jour après jour, ont cogité et cogitent encore, ont étudié et étudient encore, ont assemblé et assemblent toujours la plus belle réalisation de ce début de siècle nouveau... Surtout pour ceux qui chérissent et sont fiers de cette société nourricière dans laquelle ils s'investissent chaque jour que Dieu fait !

Ben oui ! Mais cela, Monsieur l'actionnaire, nous, nous le savions ! Parce que depuis le "SO Bretagne" c'est comme ça !

"SO Bretagne⁽⁴⁾" ? Vous ne savez pas ce que c'est ? Ben Oui, évidemment ! Voyez plus bas en annexe... Juste afin que vous sachiez que des avions, on en faisait bien avant que vous arriviez et que vous soyez même de ce monde. Cela a toujours été difficile. Mais il y a une chose qui était immuable, c'était le bonheur de tout un personnel très fier de se lever tous les matins pour aller travailler à la SNCASO et SNCASE devenues NORD ET SUD AVIATION puis AÉROSPATIALE⁽⁵⁾ en 1970. Il ne s'agit là que du côté français.



Il en était de même chez nos amis anglais et allemands malgré toutes les fusions et restructurations d'entreprises auxquelles, eux aussi, ont eu à faire face. Mais jamais, jamais, entendez-vous ? Monsieur l'actionnaire ? Jamais toute la richesse de ces généalogies n'avait été bafouée et foulée aux pieds comme vous vous êtes employé à le faire durant cette dernière décennie !

Vous avez assassiné l'âme de l'entreprise ! Elle est morte et bien morte. Requiescat in pace. Amen !

Je ne peux pas croire qu'il n'y ait pas eu de dissimulé derrière tout cela une volonté délibérée d'une forme d'enrichissement personnel aux dépens d'une entreprise à l'avenir florissant...

Pour cela, Monsieur l'actionnaire, je vous en veux !

Je vous en veux, parce que vous avez changé le vocabulaire en vigueur dans notre belle industrie. Même si cette tendance semble aujourd'hui vouloir s'inverser, pas un discours du haut management sans qu'il y fût martelé des dizaines de fois les mots de "value for shareholders" ou "valeur pour les actionnaires" pour ceux qui s'expriment, comme moi, tellement mieux en français. En revanche, combien d'allocutions, de lettres aux employés sans qu'une fois référence fût faite aux produits de l'entreprise : nos belles machines volantes, les avions ? *Aeromed N° 29 mars 2008*

A cet égard, je garde en mémoire et en archive, ce mémo de février 2006 envoyé à tout le personnel d'EADS le mettant en garde contre les délits d'initiés. N'était-ce pas déjà forfaitaire à l'honneur de ce dernier dont la plupart des personnes qui le composent ignoraient jusqu'alors qu'un tel délit fut possible ? Et pour cause, leurs moyens ne leur permettaient pas. Étiez-vous à ce point dans la crainte que le cours de vos actions ne chutât vers un niveau qui eût quelque peu raboté vos plus-values ? De là à considérer que vous nous avez un peu pris pour des demeurés, il n'y a pas loin !

Bordeaux-Chesnel, que je n'ai que très peu connu et seulement au travers de quelques pots de rillettes dégustés avec les pistards à 6h00 du matin avant certains points fixes, disait : « **Nous n'avons pas les mêmes valeurs** ». Je confirme, nous n'avons pas !

Dans mon bureau des Essais en Vol, où parfois élisent domicile et selon les saisons, quelques familles de cafards ou de fourmis, je n'expose, outre les dessins de ma fille, que des maquettes de nos beaux avions et de certains autres plus mythiques... Ben oui ! L'homme a su créer de si belles machines qu'il est du devoir des passionnés que de perpétuer leur existence dans la mémoire de chacun.

Qu'en est-il dans vos bureaux refaits et remaniés à grand renfort de centaines de milliers d'euros parce qu'ils n'étaient pas à la hauteur de vos responsabilités ? Tableaux de Maîtres ? Équidés en bronze ? Actions ou billets verts encadrés ? Je l'ignore et ne veux pas le savoir de peur d'être abondamment déçu...

Je vous en veux, Monsieur l'actionnaire parce qu'avec "Power 8" répandu à tout va, des coupes sombres dans les budgets sont demandées ça et là sans aucune préoccupation de la sauvegarde de l'outil de travail. Je sais ! Monsieur le représentant de l'actionnaire, ce n'est pas votre domaine de compétence et il y a des gens en place dont c'est le boulot... Certes ! Mais quels sont en effet les rares chefs de service qui ont refusé de se plier à l'exercice en posant leur casquette sur la table, arguant d'une inéluctable impossibilité justifiée d'accomplir leur mission ? Combien en revanche ont accepté sans broncher dans le souci d'une préservation de leur profil de carrière au risque que de rendre la tâche de leurs collaborateurs impossible ?



Vous la jouez facile Monsieur le représentant de l'actionnaire. Il est certain qu'en mettant en place aux postes stratégiques des instruments humains peu enclins à accepter que de l'arène ne remonte autre chose que des bonnes nouvelles, toutes les vérités désagréables à entendre sont étouffées.

- « Le torchon brûle en bas, Monsieur le président !
- **Que me racontez-vous là ? Je n'ai rien entendu !**
- **Mais, Monsieur le président, il semble que le torchon brûle vraiment !**
- **Il semble ? Eh bien, éteignez la rumeur ... ! »**

Voici à peu de chose près, la seule teneur des propos qui sont tenus dans vos innombrables "cocus" d'autosatisfaction que vous entretenez à l'envi...

Je vous en veux encore, Monsieur l'actionnaire parce que des dépenses somptuaires continuent d'être faites sans vergogne du côté d'une direction commerciale qui s'identifie un peu beaucoup à Dieu le Père. Ah certes ! Des avions sont vendus. Oui ! Mais à quel prix ? De combien de millions d'euros de pénalités de retard et de remise, l'entreprise devra-t-elle se passer simplement parce que des calendriers fallacieux sont colportés sans vergogne et de manière récurrente dans un irrespect total de notre clientèle ? N'est-ce pas ce gaspillage éhonté dont la responsabilité revient à l'incompétence arrogante de certains hauts responsables qu'il serait souhaitable de réduire avant de compter gommages et stylos ?

En l'occurrence, "incompétence" est plutôt gentil et réducteur, il s'agit là de véritables fautes professionnelles qui mériteraient des sanctions très lourdes... De grâce, laissez-moi au moins leur botter le c... ! Non, ne vous inquiétez pas, Monsieur le représentant de l'actionnaire, vous ne risquez rien... Car tout de même, pour le fait, l'échelle des sommes en jeu est sans commune mesure. Il s'agit bien là de centaines de millions d'euros. De quoi s'essuyer les mains et tout le reste pendant des siècles !

Et puis j'en profite, Monsieur l'actionnaire, pour vous dire que si nous vendons beaucoup d'avions ce n'est absolument pas le fait d'un prince généralement imbuvable et souvent encensé à tort du département des ventes. Non, c'est simplement parce que nous traversons une conjoncture favorable d'extraordinaire croissance dans le transport aérien, qu'en conséquence les compagnies aériennes ont un besoin accru et incessant de machines et que les nôtres sont excellentes grâce aux trésors de ressources extraordinaires de tous les collaborateurs. Quid de cette embellie dans cinq ans, Monsieur l'actionnaire ? Ah oui, c'est vrai ! Vous aurez certainement quitté le navire dès que la tendance conjoncturelle s'inclinera vers le bas.

Je vous en veux, Monsieur l'actionnaire, parce qu'au moment où vous demandez des efforts drastiques à tout le personnel, vous lui adressez et par voie postale de surcroît, une brochure en papier glacé intitulée "EADS vision 2020". Combien aura coûté cette opération de com. et de propagande interne ? Combien ?

D'ailleurs, vos conseillers en communication ont un goût bizarre. Le choix des photos laisse dubitatif et leur qualité reste très éloignée du seuil de l'excellence si chère à vos discours. Que retiendrons-nous de cette brochure avant que de la propulser dans le bac au bleu couvercle ?

- ***Que la parité Dollar/Euro nous est toujours aussi défavorable ? À quoi sert l'Europe alors, si elle n'est pas capable d'imposer sa monnaie sur les marchés mondiaux ? N'y aurait-il pas quelques autres intérêts spéculatifs dans ce jeu de taquins ? Moi, je verrais bien, à la place de Power 8, un projet plus ambitieux du type "Euro Power" où tous les protagonistes se décarcasseraient tel Ducros afin que nos exportations soient réglées en Euros ... Vous œuvrez certainement en ce sens, j'imagine ?***
- ***Que vous vouliez recentrer l'entreprise sur le "cœur de métier" ? Et moi qui croyais en toute bonne foi que notre cœur de métier était justement de concevoir, fabriquer et d'assembler des avions ... Dois-je comprendre que vous ne voulez garder que les études et la maîtrise d'œuvre de la conception en vous débarrassant des tracas de la fabrication des sous-ensembles ? Vous garderiez cependant l'assemblage final et la commercialisation, n'est-ce pas ? Ben oui ! C'est tout de même plus noble et plus rentable que d'avoir à gérer une multitude de fabricants de sous-parties, c'est cela ? Je vous rappelle ou vous apprends au passage qu'il n'est pas de composant d'un avion qui soit moins noble qu'un autre. Même les boulons qui font que fuselage et ailes volent et convolent en juste noce ont droit à un respect des plus approfondis. Si, si ! Je n'aimerais pas qu'ils fussent élaborés dans quelque continent où le contrôle de la qualité reste une notion énigmatique et approximative... Non, je n'aimerais pas !***
- ***Que vous vouliez, je vous cite « Promouvoir l'éthique, le respect des règles et la transparence au sein d'EADS. Le management doit donner l'exemple. Plus que quiconque nous devons promouvoir un comportement exemplaire du point de vue de l'éthique » ... ! Cynisme, introspection ou prise de conscience ? En tout cas, vous avez du grain à moudre et pas que celui de la machine à café...!!***
- ***Que vous vouliez améliorer la gestion des ressources humaines. Excellente résolution et qui passe par un truc tout simple. Que vous preniez tout bonnement en compte les tourments et tracas des humains qui composent votre personnel.***



- Car enfin, ne pensez-vous pas que les préoccupations de ce dernier ne soient pas dans l'instant d'une tout autre nature ?

Je pense qu'il aimerait candidement avoir une vision... du temps présent ! **Chacun** voudrait simplement n'être pas qu'un matricule. **Chacun** voudrait simplement qu'on ne négocie pas son instrument de travail au gré de la tendance économique, même si des ajustements sont indispensables. **Chacun** voudrait simplement ne pas avoir à appeler un numéro vert, bleu ou rouge d'un centre d'appel sous-traité quelque part en Irlande ou en Afrique du Nord lorsqu'il a une difficulté personnelle ou d'ordre professionnel. Vous savez, ces fameux "Help Desk" ou "Meridian machin chose" qui ne traitent que des numéros de dossiers cités en référence...

Chacun voudrait simplement qu'on lui conserve une écoute de proximité. **Chacun** voudrait simplement qu'on lui reconnaisse sa condition d'homme ou de femme au service d'une cause noble. **Chacun** voudrait simplement être respecté comme tel ou telle, en tout cas sur une échelle de valeur différente de celle adoptée pour le cours de l'action... **Chacun** voudrait simplement être honoré pour l'œuvre qu'il accomplit quotidiennement. **Chacun** voudrait simplement que la contribution de son travail fût reconnue dans la fructification de l'entreprise !

Quant au reste du contenu de cette brochure, on ne peut être qu'admiratif sur la manière dont vous déclinez l'axiome de base de l'actionnaire : « travaillez et prenez de la peine afin de créer de la valeur ... »

Quelle valeur ?? Et pour qui ??

Je crois que je vous en veux toujours, Monsieur l'actionnaire, et pour un bon moment encore !

AAA

- (1) L'autre côté : c'est là où sévit Monsieur le représentant de l'actionnaire... et ses compères
- (2) 569 tonnes sont la masse maxi au décollage certifiée d'un A 380
- (3) Popotin ? : Le fondement, le séant, le derrière, le c.. quoi !
- (4) SO 30P "Bretagne" : bimoteur de transport pressurisé d'une capacité de 23 passagers. Son premier vol eut lieu le 26 février 1945. 60 ans avant celui de l'A 380. Quatre exemplaires furent employés temporairement par Air France, huit autres furent livrés à Air Algérie et douze autres à Air Maroc. Le reste de la production (45 avions construits au total) fut encore utilisé par des compagnies mineures dans les colonies françaises ou dans un emploi militaire (armée de l'Air, Aéronavale).
- (5) Un peu d'histoire pour Monsieur l'actionnaire à qui un peu de culture d'entreprise fait de toute évidence cruellement défaut :
 - 1936/1937 : les usines Marcel Bloch (Dassault), Louis Blériot, Dyle et Bacalan sont nationalisées et deviennent la SNCASO (Société Nationale de Construction Aéronautique du Sud-Ouest). L'usine Loire Nieuport devient SNCAO (Ouest). L'usine Lioré-Olivier devient SNCASE (Sud-Est). Dewoitine devient SNCAM (Midi).
 - 1941 : Plan de réduction des sociétés nationales. SNCASO et SNCAO deviennent SNCASO. SNCASE et SNCAM deviennent SNCASE
 - 1956 : Changement de raison sociale : SNCASO devient Ouest Aviation et SNCASE, Sud-Est Aviation. Ces deux dernières fusionnent en 1957 et s'appellent désormais Sud Aviation. Une année plus tard Nord Aviation est aussi créée du regroupement de la SNCAC (Centre), anciennement Farman Henriot et de la SNCAN (Nord) anciennement Potez avec une partie de Marcel Bloch.
 - 1970 : Nord Aviation, Sud Aviation et SEREB créée en 1959 fusionnent et donnent naissance à la grande Société Nationale Industrielle Aérospatiale plus connue sous l'appellation de SNIAS qui absorbe au passage Morane Saulnier, Air Fouga et Potez réapparue en 1949.La suite, nous la connaissons !

Le bonheur de voler...

Catherine Maunoury



Qui aurait pu imaginer que, pour voler, il faudrait trouver une autre voie que celle offerte par les oiseaux ?

Qu'après avoir inventé la roue, il faudrait imaginer l'hélice ? Et remplacer la force musculaire par celle d'un engin à explosion, puis à réaction ? À lire les récits, à voir les photographies ou même les films des premiers échecs, nous sommes bien obligés de sourire ; mais, pour autant, ne leur manquons pas de respect ! Nous ne volerions pas si facilement si, avant Clément Ader et les frères Wright, avant Blériot et Lindbergh, avant Mermoz et Saint-Exupéry, des hommes et sans doute quelques femmes n'avaient osé imaginer l'inimaginable, concevoir l'inconcevable, tenter l'irréalisable : prendre la voie des airs.

Pour nombre d'entre nous, voler est devenu banal. Mais il ne faudrait pas oublier trop vite ce rêve et cette fascination, ce courage et cette audace qui nous viennent de ces pionniers et continuent à habiter l'aviation. C'est là notre héritage, notre apanage à nous tous, pilotes privés ou professionnels, de ligne ou de voltige, voire même à tous ceux qui, depuis le plancher des vaches, nous suivent des yeux et du cœur, eux aussi habités du désir de voler. De cet héritage, j'ai moi-même reçu une part magnifique !

L'origine de ma passion me vient de mon père. Je l'aimais infiniment, comme toutes les petites filles. Médecin et pilote, il m'a emmené voler vers huit ans et cela a été une révélation ! Son instructeur, Marcel Charollais, faisait de la voltige : cela me semblait merveilleux et m'attirait beaucoup. Bref, je me pris à rêver de faire un jour moi aussi de la voltige.

Le temps m'a paru long entre huit et quinze ans, l'âge de mon lâcher. Ensuite, à partir de dix-sept ans, je dus voler avec un budget d'étudiante, autant dire pas assez souvent. Je ne me sentais pas à mon aise, j'étais inquiète et j'avais tout le temps les mains moites. Alors, je me suis dit : soit j'arrête tout, soit j'apprends à piloter mieux et à fond. Et c'est pour cela aussi que j'ai décidé de me mettre à la voltige, afin d'acquérir une maîtrise complète de cet art qu'est le vol.

Voltiger, ce fut alors pour moi, et c'est toujours une jubilation totale, la possibilité de profiter des trois dimensions, de jouer avec elles et presque de m'en affranchir. Le rêve, mon rêve. Les gestes vont sans cesse au secours de l'œil pour faire accomplir à la machine le dessin que j'ai imaginé. Le moteur permet d'échapper au sol, puis les ailes deviennent mes bras, à moins que ce soient mes bras qui deviennent des ailes...

J'ai toujours voulu faire ce que j'aime ; et mon père m'a toujours encouragée dans cette voie, cette attitude. Par exemple, si j'ai entamé des études de philosophie, c'était avant tout pour acquérir des connaissances, trouver des réponses à mes questions, peut-être aussi essayer de me rassurer.



Même chose avec l'aviation : je ne suis pas devenue pilote de ligne, mais pilote de voltige pour me prouver qu'un avion ne pourrait jamais me trahir, donc là encore pour me rassurer. Et je crois même qu'il y a un autre lien entre mes goûts pour la philosophie, l'art et le vol : un certain attrait pour l'absolu, la passion et l'imaginaire.



« *Imaginer, disait Gaston Bachelard, c'est s'absenter, c'est s'élancer vers une vie nouvelle.* »
À l'âge où j'ai découvert les limites terribles de l'existence, j'ai aimé l'avion, la pratique de l'aviation comme une porte ouverte, un espoir d'échapper à ma condition de terrienne. Il m'a permis d'approcher l'art de peindre ou celui de danser. Mon mari, Dominique, peintre de l'air, était capable d'exprimer son amour de l'air en tableaux ; moi, je ne suis capable de dessiner que dans le ciel...

Je dois le reconnaître : je ne suis pas une vraie sportive. Quand j'ai débuté dans la voltige, je n'ai pas pensé à la compétition ; mais, mauvaise perdante, je me suis prise au jeu. J'ai participé à dix championnats du monde : après une défaite, je ne voulais pas lâcher ! En 2000, j'ai décroché mon second titre mondial et j'ai alors arrêté la compétition sans aucun regret : j'estimais avoir fait le tour de ce qu'elle pouvait m'apporter et me battre ne m'intéressait plus.

Mais j'ai vraiment aimé tout ce que j'y ai accompli : mes succès comme mes défaites. J'ai pu alors revenir au vol pour le seul plaisir : le mien, celui de mes fans au cours des meetings aériens auxquels je participe, celui des pilotes auxquels je transmets mon expérience pour en faire des compétiteurs ou même... pour « rien ».

Finalement, l'art de la voltige n'est-il pas de celui de tracer la ligne la plus belle qui soit dans le ciel, pour revenir au même point ? Maître du ciel, le pilote de voltige reste un piètre mathématicien !

Catherine Maunoury, qui participera, notamment, en 2008 aux meetings aériens de La Ferté, Dijon, L'Alpe d'Huez et Roanne, a publié en octobre 2007 un ouvrage avec Jacques Arnould, intitulé *L'étrange bonheur de voler* (Editions du Cherche Midi).



Aeromed N° 29 mars 2008

VERSIONS AIRBUS

Par Pascal Chenu

Comme une gamme d'automobile, une gamme d'avion peut se décliner en plusieurs versions. Tous les constructeurs utilisent des codes de chiffres ou de lettres, parfois même des deux, pour identifier les versions de leurs avions.

Airbus utilise naturellement aussi une codification pour identifier chaque version dans chaque famille d'avions composant la gamme d'Airbus : **A300**, **A320**, **A330/340** et **A380**.

Ces familles sont composées de différents avions eux-mêmes se déclinant en différentes versions : **A300-600**, **A320-200**, **A330-300**, **A340-600**, **A380-800** par exemple.

Présentées ainsi de façon assez générique, ces versions ont une utilisation plutôt commerciale (documentation, presse, ...).

Les « vraies » versions des Airbus gardent la même structure, mais sont en fait plus complètes et plus techniques en quelque sorte. Elles renseignent mieux sur l'identité de l'avion : **A300-605**, **A320-212**, **A330-323**, **A340-642**, **A380-861** par exemple.

Chaque chiffre composant la version renseigne sur l'identité de l'avion.

Quelle que soit la famille :

- **Le 1er chiffre** indique la version caractérisant généralement l'avion par rapport à son rayon d'action, sa masse maximale ou sa capacité d'emport de passagers. À ce titre, notons que ce premier chiffre a en fait des significations différentes suivant les familles d'avions : pour l'A310 et la famille A320 (A318 à A321) il est proportionnel à la masse maximale au décollage et au rayon d'action.



Exemples:

l'**A310-200** (famille A300) est un moyen-courrier tandis que l'**A310-300** est un long-courrier emportant davantage de carburant.

Aeromed N° 29 mars 2008

L'A321-100 est la version standard tandis que le -200 possède une masse maximale augmentée.

Pour les A330, A340, A350 et A380, le 1er chiffre est directement fonction de la longueur du fuselage et donc de la capacité d'emport de passagers.



A330-203 (motorisation General Electric)



A titre d'exemple, l'A340 dont la longueur et la capacité en passagers croissent du -200 jusqu'au -600 ; ceci vaut aussi pour les A330-200 et -300

Le même principe s'applique aux A380 et A350, qui démarrent toutefois au chiffre 8, chiffre porte-bonheur en Asie qui est le marché le plus porteur actuellement.

Le -800 est la version de base, le -700 sera plus court et le -900 plus long.

Nota: Le cas de l'A300 est un peu plus complexe. En effet, il existe des **B2-100**, **B2-300**, **B2K** (première version équipée des becs Krueger), **B4-200**, etc ... **B4** indiquant une capacité de carburant supérieure à celle du **B2**.

Quant aux chiffres **-100**, **-300**, ils indiquent une augmentation de masse maxi sans augmentation du carburant

Exception à la règle: l'A300-600 s'appelle en fait A 300 B4-600.....ouf !

Cet article ne se voulant pas être un répertoire des évolutions de toutes les versions des Airbus, mais seulement un décodeur de versions, nous ne rentrerons volontairement pas plus dans les détails.

Pour info le Béluga est en fait un A300-608 ST (ST pour Super Transporter).

- **Le second chiffre** révèle la motorisation de l'appareil. Un chiffre est en effet attribué à chaque motoriste, et ce, sur l'ensemble de la gamme du constructeur européen.

Ainsi :

- Un **0** indique que l'avion est motorisé par **Général Electric**
- Un **1** indique que l'avion est motorisé par **CFM** (Snecma + G.E)
- Un **2** indique que l'avion est motorisé par **Pratt & Whitney**
- Un **3** indique que l'avion est motorisé par l'alliance **International Aero Engines** (moteur V2500) – famille A320 uniquement
- Un **4** indique que l'avion est motorisé par **Rolls-Royce**
- Un **6** indique que l'avion est motorisé par **Engine Alliance** (G.E+P.W) – famille A380 uniquement



- **Le troisième chiffre** indique généralement une évolution significative de la version pour une motorisation donnée comme une masse maximale accrue ou un nouvel équipement important.

Par exemple, un A330-301 (avec le **0** pour motorisation G.E) possède une masse maximale de 215 tonnes tandis qu'un A330-302 possède une masse maximale de 230 tonnes.

Résumé en exemples:

A300-622F : A300 version **600**, motorisé « en » Pratt & Whitney (**2**) et d'évolution n°2 de la version ; l'apparition du « **F** » indique qu'il s'agit d'un cargo (Freighter).



A320-214 (motorisation CFM)



A320-214 : A320 version **200**, motorisé «en » CFM (**1**) et d'évolution n°4 de la version

Aeromed N° 29 mars 2008

A330-341 : A330 version 300, motorisé « en » RR (4) et d'évolution n°1 de la version



A380-861 : A380 version 800, motorisé « en » GP (6) et d'évolution n°1 de la version



Les livres du mois :

Catherine Maunoury : « [L'étrange bonheur de voler](#) » éditions du cherche midi

Xavier Guilhou : « [Quand la France réagira](#) » éditions Eyrolles

CONFESSIONS DE STAGE

Par JACKY JOYE

Prologue : lors de la soirée des 10 000 lecteurs, notre ami Jacky est arrivé avec un peu de retard et voici son histoire :

Comme pour nombre de mes collègues navigants, le capital de points disponibles sur mon permis de conduire s'est amenuisé jusqu'à atteindre un niveau d'urgence et je me suis résolu à faire le stage de la prévention routière qui permet d'en récupérer 4 sur-le-champ.

2 journées entières, passées au plus profond du Gers, à Auch, avec une quinzaine d'autres conducteurs fragilisés, sous la houlette d'une monitrice d'auto-école, qui dispense la connaissance sur la réglementation et l'accidentologie, et d'une psychologue, qui pose des questions de psy.

Le stage commence par une sorte de coming-out où chaque participant est requis de donner les raisons de ses pertes de points et de décrire son comportement en tant que conducteur. La confidentialité de ces aveux vis-à-vis de la police et des tribunaux est garantie par les intervenants.

Dans un premier temps, cette démarche m'a paru être dans le style de la confession publique telle qu'elle était pratiquée par les premiers Chrétiens, et qui ne manquait pas de noblesse. Avec le recul, c'était vraisemblablement plus proche d'une réunion d'« Alcooliques Anonymes ».

Quelques échantillons des débats :

Cas N°1 :

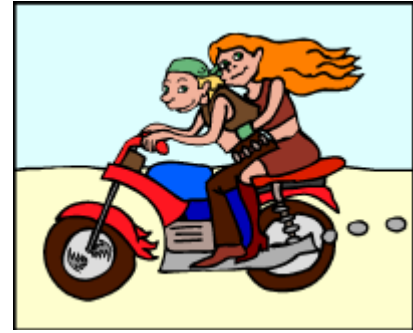
Jean, 43 ans, chauffeur de poids lourd, le visage marqué par les stigmates des excès, en instance de passage devant le TGI d'Auch comme multirécidiviste de la conduite alcoolisée.

- **La monitrice :** «Indiquez-nous les raisons de votre dernière perte de points».
- **Le camionneur :** «Taux d'alcoolémie excessif. Pourtant, je n'avais pas pris d'apéritif».
- **La psy :** «Quelle est votre infraction préférée ? Celle qui vous procure le plus de satisfaction quand vous la commettez ».
- **Le camionneur :** « Rouler à 150 km/h sur l'autoroute quand je rentre chez moi le week-end ».
- **La psy :** «Quelle satisfaction cela vous procure-t-il ?»
- **Le camionneur :** «Comme ça, je dépasse tout le monde. Ca me change de me faire doubler toute la semaine avec mon camion. Et, en plus, j'arrive plus vite chez moi ».
- **Une voix dans l'assistance :** « Pour boire un coup ».



Cas N°2 :

Nicolas, jeune motard, encore en période probatoire (permis de moins de 3 ans), déjà titulaire de 2 accidents corporels, pour avoir heurté une 206 de face dans un virage (« je faisais la course avec un copain »), et un platane (« j'avais bu et je n'avais pas de casque »).



- **La psy :** « Quelle est votre infraction préférée ? ».
- **Le motard :** « Griller un feu rouge ».
- **La psy :** « Quelle satisfaction en retirez-vous ? ».
- **Le motard :** « Ça m'évite de ralentir. J'aime pas ralentir ».
- **La psy :** « À votre avis, quels sont les principaux dangers sur la route ? »
- **Le motard :** « Les piétons et les platanes. Surtout les piétons ».
- **Le camionneur :** « Oui. Les platanes, ça traverse moins souvent ».

Cas N°3 :

Daniel, autre motard, à peine plus âgé, multirécidiviste des forts dépassements de vitesse.

- **La psy :** « Quelle est votre infraction préférée ? ».
- **Le motard :** « Rouler à fond ».
- **La psy :** « Quelle satisfaction cela vous procure-t-il ? ».
- **Le motard :** « Ça me permet de tester les limites de la machine, et les miennes ».
- **La monitrice :** « Vous pourriez le faire sur un circuit ».
- **Le motard :** « Ça me coûte moins cher de le faire sur la route. À Nogaro, il faut payer ».

Cas N°4 :

Albert, 53 ans, maître-nageur, arrêté pour conduite en étant d'ivresse, avec suspension immédiate du permis, 6 points de retrait, et passage imminent devant le TGI d'Auch (risque 2 ans de prison).



- **La monitrice :** « Quelles sont les circonstances de votre arrestation ? ».
- **Le maître-nageur :** « Je sortais d'un restaurant chinois. J'avais fait tout le repas au Sake. Tout à coup, je me suis vu cerné par 3 voitures de police, avec gyrophares, comme dans les films à la Télé. Pourtant, j'avais tout mis comme il faut, la ceinture, les phares. J'ai rien compris ».
- **La monitrice :** « Vous êtes maître-nageur. Ça va vous desservir devant le tribunal ».
- **Le maître-nageur :** « Pourquoi ? Un maître-nageur est-il voué à ne boire tout le temps que de l'eau ? ».

Cas N°5 :

Brahim, jeune Franco-Marocain. Pas le look d'un intellectuel de gauche. L'articulation conceptuelle non plus. Multirécidiviste des grands dépassements de vitesse.

- **La psy :** « À votre avis, quels sont les principaux dangers sur la route ? ».
- **Brahim:** « En France ou au Maroc ? Au Maroc, c'est les ânes. En France, c'est les animaux ».
- **Le camionneur :** « Tu chasses avec ton permis de conduire ? ».



Et qu'en est-il de l'auteur, vous demandez-vous, peut-être. Ah, pas le temps de vous le dire sinon je risquerais d'être en retard à l'arrosage qu'organise Simone pour fêter le dix millième lecteur d'Aéromed.

Mais finalement, la France est encore un beau pays.

Jacky JOYE
Ingénieur Navigant d'Essais
Airbus

Aéromed

N°

29

mars

2008



Il se veut un lieu privilégié de rencontre entre des chercheurs, des industriels, des financiers, des institutionnels et des usagers afin d'informer, éventuellement de fédérer et de montrer des voies de développement prometteuses, visibles et reconnues ou en cours d'expérimentation.

En matière d'aviation générale les nuisances, quand il y en a, sont davantage dues au bruit, qu'à la pollution, même si le sujet est abordé ne serait-ce que pour des considérations économiques.



- Les activités susceptibles de générer du bruit sont principalement la voltige, l'entraînement en tour de piste, le remorquage de planeurs, le largage de parachutistes et les exercices d'hélicoptères à proximité du sol, les évolutions de jet d'affaire ou privé et les essais moteurs au sol. De manière plus marginale, on peut citer le travail aérien, rarement l'aéromodélisme ou la mise en œuvre d'aérostats bien que les brûleurs puissent être bruyants à proximité. Détaillons ces activités puis étudions les solutions mises ou à mettre en œuvre.

- L'entraînement en tour de piste (avion ou ULM). Ces exercices sont la première étape de la maîtrise d'un avion ou d'un ULM pour les décollages et atterrissages et sont parfois combinés avec des circuits à basses hauteurs ou des prises de terrain particulières. Les tours de piste sont effectués entre 700 et 1200 pieds sol, 210 à 360 mètres selon des procédures bien précises, spécifiques à chaque avion concernant vitesse et taux de montée/descente, régime moteur minimum à tenir, pas d'hélice etc.

- La voltige en avion. Les exercices de voltige sont effectués sur des axes spécifiques généralement éloignés des aérodromes. Une séance standard dure de l'ordre de 30 minutes. Selon le niveau recherché, les exercices sont plus ou moins longs et complexes (niveau 1 ou niveau 2).

- Le remorquage de planeurs. Le remorquage est le moyen principal pour un planeur de parvenir à une altitude où il trouvera des ascendances pour évoluer seul, soit à partir d'environ 2000 pieds ou 600 mètres. C'est l'avion remorqueur qui est le plus susceptible de générer des nuisances, les trajectoires choisies par le pilote étant optimisées pour un retour rapide au terrain et la puissance oscillant entre 200 et 300CV. Le treuil constitue une solution possible de remplacement mais dégradée car le planeur est amené au mieux à 1000 pieds ou 300 mètres, bien que la solution soit économiquement viable. Un remorquage standard dure de 10 à 15 minutes.

- Le largage de parachutistes (par avion). Le parachutiste est amené à hauteur de saut, généralement entre 4000 et 4500 mètres, par un avion large qui effectue ensuite un retour à vide. Le cas de largage depuis un ballon ou un ULM, marginal, n'est pas pénalisant. L'émergence de bruit due à un mouvement classique d'avion en tour de piste dure généralement une minute, elle peut atteindre un quart d'heure dans le cas précis du largage. Mais paradoxalement c'est souvent le retour qui est le plus susceptible de générer des nuisances, l'avion redescendant rapidement et créant un fort bruit aérodynamique via l'hélice. Un largage standard dure de 10 à 15 minutes.

- Les exercices d'hélicoptères. Pour des raisons de sécurité, le futur pilote doit maîtriser l'autorotation et le vol stationnaire au cours de sa formation. Ces exercices s'effectuent fréquemment hors aérodrome, mais près du sol et génèrent un bruit non négligeable avec les anciennes générations d'appareils. Les efforts en matière de réduction du bruit portent notamment sur des profils de pales plus aérodynamiques (Eurocopter, Sikorsky). Le projet Friendcopter rassemble les industriels européens sur les évolutions attendues des pales absorbantes, celles à vrillage actif ou les approches décélérées.

- Les aéromodèles (dont les drones maintenant). Les engins les plus courants sont des modèles réduits d'avions ou d'hélicoptères propulsés par de petits moteurs thermiques de très faible cylindrée, et de plus en plus souvent par des moteurs électriques plus discrets. Les modèles peuvent peser bien au-delà de 25kg, certains drones dépassent la tonne. Les nuisances sont en général assez faibles, mais elles sont évidemment plus importantes selon le sens du vent et plus gênantes à proximité des habitations. L'activité se pratique fréquemment hors terrain d'aviation et de manière spontanée pour les petits aéromodèles. L'acquisition de sonomètres pour les clubs par la Fédération Française d'Aéromodélisme ou FFAM participe d'une prise de conscience citoyenne.

- Les évolutions de jet d'affaire ou privé. Bien que les jets récents aient été insonorisés de manière significative (passage du chapitre 3 au chapitre 2), le bruit peut parfois ne pas être négligeable. La panoplie des mesures appliquée aux vols commerciaux est alors disponible.



- Les essais moteurs au sol. Les motoristes ou les sociétés de maintenance ont besoin de réaliser des essais avant de mettre ou remettre un aéronef en service. Ceux-ci sont effectués sur des aérodromes et rarement à puissance maximale, mais génèrent du bruit et parfois des odeurs. Le fait qu'un aérodrome ne soit pas établissement classé au sens de l'industrie n'oblige pas à une législation particulière, par contre le gestionnaire se doit de limiter les nuisances en réalisant des murs antibruit ou en dotant les abords de la zone d'essai de dispositifs de contre bruit (le principe est de produire des sons de fréquence inverse aux bruits générés). L'activité d'essais peut également être soumise à créneaux horaires.

Les motorisations. N.B : nous envisageons le cas des moteurs de l'aviation légère, la propulsion par turbopropulseur ou réacteur étant à traiter au même titre que l'aviation commerciale. Ces moteurs ont été conçus et développés dans les années 50 et ont peu évolué depuis. D'une puissance de moins de 100CV à plus de 300CV, ils ressemblent aux moteurs à piston d'automobile (Lycoming, Continental principalement). L'ULM utilise par contre des moteurs plus récents et de moindre puissance (moins de 100CV), qu'il s'agisse de la catégorie 3 axes, des pendulaires ou des paramoteurs avec les moteurs Rotax, Jabiru etc. Les moto-planeurs sont équipés de moteurs électriques à faible nuisance et rétractables en vol pour conserver des qualités aérodynamiques minimales. Ces moteurs fonctionnaient jusqu'au début des années 2000 avec de l'essence dite 100LL ou de l'essence automobile sur dérogation. Depuis, l'utilisation du carburant diesel tend à progresser (Ecoflyer d'Apex, MCR01 diesel, DA40Tdi etc.), ce qui réduit le coût d'utilisation, mais aussi le bruit du fait d'une vitesse de rotation moindre. Cependant, ce carburant n'est pas présent de manière généralisée sur les aérodromes.

L'utilisation de biocarburant est devenue une réalité au Brésil avec l'avion léger Ipanema d'une filiale d'Embraer, destiné notamment au travail agricole et fonctionnant à l'éthanol et devrait bénéficier des avancées de l'automobile. Étant donné les freins actuels à la production à grande échelle de ce type de carburant, dont l'absence de surfaces suffisantes, le sujet sera d'actualité à moyen terme, mais devra probablement être repensé au profit d'utilisations massives de biomasse.



Les dispositifs réducteurs de bruit

Sur les avions légers, le bruit provient essentiellement du moteur via l'échappement et l'hélice alors que sur les « gros », il faut y ajouter le bruit aérodynamique créé par les excroissances que sont les volets, les ailerons etc. Quelques industriels, la plupart issus de l'automobile ou de la moto, produisent des systèmes d'échappements qui réduisent le bruit et souvent accroissent les performances dans la mesure où les échappements sont accordés avec le moteur. *Aeromed N° 29 mars 2008*

La trace sonore du bruit de l'hélice est diminuée en augmentant le nombre de pales, ce qui a pour objet de réduire leur taille et donc de diminuer la vitesse en bout de pale, principale cause de bruit.

De nouveaux types de propulsion. Le concept de pile à hydrogène reste pour l'instant à l'état théorique, le but est de produire de l'énergie avec une réaction chimique à bas coût par synthèse de l'hydrogène.

L'avion solaire, le SolarImpulse, dont les ailes sont recouvertes de capteurs transformant l'énergie solaire en énergie motrice au moyen de diodes est au début de son aventure, mais avec un prototype prévu fin 2008. Le problème majeur est la surface nécessaire pour fournir une énergie suffisante à l'avion en vol, une barrière technique probablement en cours de résorption par l'utilisation de cellules solaires à plus grand rendement.

Les procédures moindres bruit de la circulation aérienne. En imposant des trajectoires plus hautes ou d'autres concepts de contrôle comme l'approche continue, un gain significatif du bruit est attendu sur les aéronefs commerciaux en approche ou au décollage. Ce gain est souvent limité par les pertes de temps importantes au roulage, dues à la complexité du trafic au sol ou à des infrastructures inadaptées et donc une pollution accrue au sol. Pour l'aviation générale, il semble que la marge de progression soit moindre du fait de procédures moins strictes et moins identifiables. Par contre, des mesures simples peuvent être mises en place : avancer le point de décollage si la longueur de piste le permet, réduire les gaz plus tôt en vente arrière, virer rapidement au décollage lorsque cela est possible selon le relief etc.

La réduction de la pollution, une vraie préoccupation écologique. Quelques industriels, tenus par un marché de plus en plus exigeant notamment sur le point environnemental, commencent à proposer des produits « écologiquement corrects », comme les peintures à l'eau sans solvant nocifs pour l'environnement. Des grands du BTP proposent des projets d'aéroports verts et des gestionnaires d'aéroports cherchent le label « vert ».

En matière de développement durable et d'aviation légère, on ne saurait être complet sans citer les apports de ce secteur à la collectivité. Ainsi, les hélicoptères à caméra infrarouge procèdent à la détection thermique de villes entières afin de réduire les pertes en énergie des maisons, immeubles et bâtiments. Lors de campagnes ponctuelles, des avions sollicités par la recherche agronomique effectuent des vols de détection du dépérissement des plantations et dressent une cartographie des zones à régénérer en priorité. En Allemagne un avion de recherche à haute altitude issu d'une cellule de Gulfstream G550 sera mis en service en 2009. Des avions d'aéroclub participent de la protection de l'environnement en effectuant des missions de gué aérien contre les feux de forêt. Les aéronefs des douanes permettent de localiser les pollutions maritimes et de poursuivre les contrevenants en apportant la preuve de l'infraction etc.

En conclusion les initiatives sont nombreuses et parfois confidentielles, de plus en ordre dispersé, elles demandent donc à être connues, reconnues et coordonnées au sein d'un programme européen de type ACARE pour l'aviation générale afin d'éviter des engouements dommageables. Ce qui permettrait d'éviter des pistes illusoire pour l'aviation légère comme le montre la controverse actuelle sur la production et l'utilisation des bio-carburants.

Antonov 124 et 225

Si l'Airbus A380 est le plus grand avion de transport civil, il existe un avion encore plus grand que lui. Il s'agit de l'avion cargo ukrainien Antonov 225. Cet avion est venu par deux fois en visite à Toulouse et une petite présentation de la famille s'impose.

Les « petits » frères Antonov 124

Situé à Kiev en Ukraine, le constructeur Antonov est le spécialiste d'Europe de l'Est des avions cargo de toute taille.

En 1976 Antonov étudie un projet de cargo quadriréacteur pour l'armée de l'air soviétique, capable de transporter 120 tonnes sur 4500 km. Celui-ci a la configuration classique de ce type d'avion avec une aile haute portant les quatre réacteurs, un fuselage capable d'accueillir les plus gros véhicules, un nez ouvrant, une rampe de chargement arrière et un train d'atterrissage avec de très nombreuses roues. L'avion est également équipé d'un système de commandes de vol électriques.

Le prototype An 124 vole le 24 décembre 1982. Il est suivi d'un deuxième exemplaire en décembre 1984, puis vient au salon du Bourget six mois plus tard. Les débuts sont tonitruants, car l'un des prototypes bat le 26 juillet le record du monde de charge transportée en emmenant 171 tonnes à 35.000 pieds (10.750m).

L'avion tête de série se joint aux essais et la certification militaire est obtenue en décembre 1986, tandis que le document civil sera reçu en décembre 1992. 18 avions de série seront construits à Kiev. La production des avions de série démarre à Ulyanovsk en 1985 ou 33 avions seront assemblés, principalement pour les militaires jusqu'en 1996. Interrompue faute de commandes, la production a redémarré en petite quantité en 2002. La plupart des avions livrés à l'armée de l'air soviétique ont progressivement été transférés à des compagnies cargo civiles russes.

À signaler que depuis 2004 l'OTAN a signé un accord d'affrètement avec un groupement russo-ukrainien afin de pouvoir disposer de deux à six avions pour un minimum de 2000 heures de vol par an. L'armée de l'air française les utilise largement lors de déploiements en Afrique ou en Afghanistan.

Les Antonov An 124 viennent régulièrement à Toulouse pour livrer des moteurs ou des éléments de structure pour Airbus, mais aussi pour emporter des satellites vers la Guyane.

L'Antonov 225

En 1976 l'URSS étudie la possibilité de lancer une mini navette spatiale, ressemblant à notre Hermès, depuis le dos d'un avion de transport en vol. Le projet retenu prévoit de modifier un ou deux An 124, dont la dérive aurait été remplacée par deux surfaces en bout du plan horizontal. La masse de cette navette augmentant, un avion plus gros était nécessaire. Dans le même temps, le programme de la navette russe Bouran similaire à la navette américaine, nécessitait le transport des différents éléments vers le cosmodrome de Baïkonour au Kazakhstan.



Photo Pascal Chenu

En 1983, plutôt que de repartir d'une feuille blanche, les ingénieurs choisissent d'agrandir l'Antonov 124, en conservant les ailes externes, fixées à un nouveau plan central portant deux moteurs supplémentaires.

Le fuselage est allongé, conservant le nez ouvrant vers le haut, mais perdant la rampe de chargement arrière à cause des nouveaux empennages. Des points d'accrochage pour les différentes charges sont installés sur le dos du fuselage, tandis que le train d'atterrissage passe de 5 à 7 jambes de chaque côté.

La construction de deux avions An 225 est lancée à Kiev. Le premier est présenté le 30 novembre 1988 et vole le 21 décembre. Le 22 mars 1989, durant son 44^e vol, l'avion pulvérise quelque 109 records internationaux de masse transportée à différentes altitudes et sur différentes distances. Il effectue ensuite des vols d'essais avec la navette Bouran et l'amène au salon du Bourget 1989. Il va ensuite parcourir le monde et attirer des foules considérables dans tous les salons aéronautiques où il apparaît.



Photo Jerome Raynal

I-12-2007 An 225@ FFAP-JR



Photo JérômeRaynal

I2-2007 An 225@ FFAP-JR



Photo Pascal Chenu

Puis survient l'éclatement de l'URSS et l'arrêt du programme Bouran. L'avion No1 est stocké à Kiev en 1994 et cannibalisé pour ses petits frères An 124, tandis que la construction du No 2 est arrêtée. Le marché du transport hors gabarit étant devenu très porteur, le constructeur entreprend en 2000 de remettre l'avion No 1 en état de vol et d'en terminer la certification.

Il revole le 7 mai 2001, obtient sa certification le 26 mai et participe au salon du Bourget au mois de juin, mais sans Bouran cette fois. Depuis l'avion effectue régulièrement des vols en transportant des éléments trop lourds pour ses « petits » frères pourtant très capables : locomotives, alternateurs, aide humanitaire, machines, etc...

Pour faire face à la demande, le constructeur envisage maintenant très sérieusement de terminer la construction de la deuxième machine.

La venue de l'Antonov 225 à Toulouse au mois de décembre dernier n'était pas dictée par la masse ou la taille de sa charge. Il s'agissait d'emmener et de ramener un hélicoptère EC 725 « Carcaral », pesant environ 9 tonnes, au salon aéronautique de Kuala Lumpur (Malaisie).

Antonov a sans doute voulu profiter de l'occasion pour faire la promotion de son avion à ce salon. Dommage toutefois qu'il n'ait pas été possible de faire une photo regroupant l'A380 et l'An 225. Deux géants du ciel bien différents toutefois, comme le montre ce tableau.



Avion	A 380F	An 124	An 225
Envergure	79.8 m	73.3 m	88.4 m
Longueur	73 m	69.1 m	84 m
Hauteur	24.1 m	20.8 m	18.1 m
Surface aile	845 m ²	628 m ²	905 m ²
Masse vide	252.2 T	172 T	
Carburant	243 T	212 T	
Charge	157.4 T	120 T	250 T
Cabine	Sup 5.9 x 2.8 x 50.7 m Inf 6.6 x 3 x 50.7 m	6.4 x 4.4 x 36.5 m	6.4 x 4.4 x 43.3 m
Masse maximum	590 T	392 T	640 T
Vitesse	950 km/h	850 km/h	850 km/h
Autonomie Charge maxi	10400 km	4500 km	4500 km
Moteurs	4 RR Trent 900 ou 4 EA GP 7000	4 Lotarev D 18T	6 Lotarev D 18T
Poussée	34 T	23.4 T	23.4 T
Equipage	2	6	6



Photo Pascal Chenu

AN-225 Myia - FFAP - PC

René Toussaint

Sources: Red Star No 18, Antonov heavy transports. Par Y Gordon, D&S Komissarov.

www.Airbus.com

Aeromed N° 29 mars 2008

Mémoire en roue libre !

Il y a au moins 57 ans, mettons 59 ans, j'avais 3/4 ans. Nous habitons une magnifique région dans un petit pays libéré par les Alliés.

Ce devait être le printemps tous les jours, car je ne me rappelle pas qu'il pleuvait !

Si, si, un jour on a du mettre ma soeur et moi, un capuchon en toile cirée noire avec 2 fentes pour passer les mains et on ressemblait à un dessin de livre d'histoires pour petits enfants... avec une capuche pointue, en plus.

Mais des journées encore plus belles existaient de temps en temps : Pâques, St-Nicolas et Noël.

Oh ! J'oubliais les anniversaires ! Ces jours exceptionnels étaient encore plus merveilleux en couleurs, secoués de rires, de courses dans les pâtures avec les cousins, les cousines et les petits voisins.

Au village, les fermiers conduisaient leurs tracteurs Farmal Mac-Cormick et quand il y en avait, les camions et les autos s'appelaient Ford, Mack, REO, Studebakers, Packard, Plymouth, Buick, Chrysler, Dodge, Chevrolet... Citroën, Opel, VW, Mercedes... Les pompes à essence se manipulaient à la manivelle. A chaque litre distribué, la clochette tintait et l'aiguille avait fait 1 tour.

Quasiment pas de bruit dans les campagnes calmes et verdoyantes, brûlées de soleil l'été, sous la neige en hiver. Ça sentait bon... la nature.

La guerre, je ne savais pas trop bien ce que c'était, n'y paraissait presque plus, paraît-il ! Pour moi, ce que je voyais, ce que je touchais, était normal sous le soleil : Carcasses de chars, de camions, de choses cassées sur les bords des routes... chevaux de frise, barbelés, maisons en reconstruction, églises éventrées, blockhaus.

La vie était la vie, c'est quoi la vie ? À la TSF, la musique swinguait des airs chantant le soir, quand maman raccommodait les vêtements ou cousait. Elle tricotait aussi. Ces musiques chantent toujours sur CD. Elles sont à la maison.

J'apprenais à lire et à écrire sur la table ronde. Tant bien que mal, j'y suis arrivé un jour. C'était pas mon truc. J'aimais mieux aller jouer dehors. Là, j'y retrouvais la mesure du temps : démesurée. La nature aussi, infinie. Toucher, sentir, manger, voir, entendre. Le soir, quand on avait dîné, j'étais pendu aux lèvres de papa qui racontait sa journée. Entendre les avions qui passaient dans le ciel, les cloches qui revenaient de Rome et le midi, la sirène de l'usine, entendre le fardier qui revenait de la forêt et remontait la pente de la scierie jouxtant la propriété. Encore et encore, des avions sillonnaient le ciel. Et les petits oiseaux, les hannetons, les poules, les chiens.

J'étais obéissant, car il y avait des interdits : ne pas aller dans le trou creusé par le V1 ni à côté du puits. Ne jamais ramasser quelque chose par terre." ça peut exploser et tu n'aurais plus de main".

Papa s'en allait souvent pour son travail et on le conduisait à Bruxelles où il prenait l'avion avec ses valises en cuir. Il en revenait les bras chargés de souvenirs.



Oui, que d'images installées dans mon cœur et toujours vivaces dans ma mémoire !

Papa était revenu un jour, conduisant la voiture de l'usine en cette fin d'après-midi. Il faisait chaud.

Le chauffeur qui l'accompagnait, Gustave, m'enleva de ses bras forts pour me placer devant le volant de l'auto pour que je "conduise pendant que papa embrasse maman ". Gustave, Marius, Alphonse, Édouard... des messieurs formidables.

J'aimais bien quand Papa revenait, mais pas du tout quand il partait . Ça faisait plus mal que quand je tombais. Pas au même endroit. Je pleurais à n'en plus pouvoir et ça ne soulageait pas la tristesse qui m'avait envahie.

Tristesse ? Ah, c'est cela. C'est grave. Je le sais déjà. Pour l'instant, j'étais sur ses genoux. Il allait nous raconter. Bien sûr il parlait plus à maman, mais les quelques mots que j'ai retenus de cette époque, sont toujours magiques.

Machines, passerelles, avions, ponts, feeders, New York, Californie, Mécano, Indiens, à un moment donné, Allemagne, autoroute, gratte-ciel, DC 4, pont aérien, prisonnier, DC6, voyages, rasoir électrique, automatique, Dakota, Constellation, fusées, bombe Atomique, oiseaux, jardin, cabane, guerre, manger, rat, blessé, mort, arbre, verrerie, four, acier, léger, résistant... petit avion ça serait bien et plus pratique... Travaille bien, chasse, iceberg, sanglier, fusil. Pilloucheur

Un jour, mon grand'Père est mort. Sur les genoux de papa qui avait des larmes aux yeux, il me raconta ses voyages en avion, comment c'était et... pourquoi il partait.

François Bonte



Une figure d'officier : le Lieutenant Jean Robert

Extrait de la revue des forces aériennes, février 1930

« Il était avec Navarre, quand celui-ci remporta sa première victoire (c'est lui qui tira les trois coups de carabine). Le jeune lieutenant Robert avait moins à vivre encore que le caporal Navarre. Le 24 mai 1916, à Verdun, après avoir escorté un Caudron dans les lignes ennemies et être rentré avec lui, il retourna seul au-devant d'un ennemi dans le ciel et succomba dans le combat.

La plume est parfois impuissante à peindre des êtres aussi subtils et le récit du Lieutenant Robert en dit plus sur lui que les commentaires. »

Histoire d'une chasse à l'Aviatik

« Le 1^{er} avril, vers 8h du matin, je me promenais en aéroplane avec le pilote Navarre, jeune débutant que l'on m'avait prié d'initier aux mystères de la navigation aérienne.

Tout se passait à peu près normalement. Nonchalamment accoudé au bastingage, j'envoyais dans l'air calme la fumée de ma cigarette en crachant avec adresse dans une rivière qui serpentait à 2200m au-dessous de nous. Quelle était cette rivière, je l'ignore. Un observateur, par principe est toujours perdu : je me conforme à la tradition.

Je venais de faire le point à l'aide de mon anémomètre. Nous étions exactement par 42 degrés 26 minutes 33 secondes de longitude nord et 131 degrés 48 minutes 12 secondes de latitude ouest (méridien de Greenwich), lorsque Navarre qui observait dans sa longue vue, s'écria : - « Aviatik par bâbord devant ». Je regardai. En effet, un appareil ennemi était là, arrogant et immobile, à quelques encablures de nous (l'encablure varie suivant le câble qui sert à la mesurer ; aussi les marins disent-ils : « quelques encablures » lorsqu'ils n'ont aucune notion sur la distance à évaluer). C'est le cas.

Suivant l'usage adopté dans la Marine, nous hissâmes le pavillon Turc pour ne pas éveiller ses soupçons, et par bonds successifs, nous nous rapprochâmes de lui.

J'étais assez anxieux de ce qui allait se produire. Suivant les sages conseils du Capitaine Gastin, j'avais depuis longtemps renoncé à emporter des cartouches dans un aéroplane. Outre que c'est une surcharge et qu'elles peuvent faire explosion, on peut éprouver la tentation de s'en servir. On risque alors de tuer son pilote, de fusiller l'hélice ou de faucher les tendeurs, sans compter que le recul d'une carabine est largement suffisant pour vous précipiter hors d'un Morane-Saulnier. Non merci ! L'Aviation est assez dangereuse par elle-même !

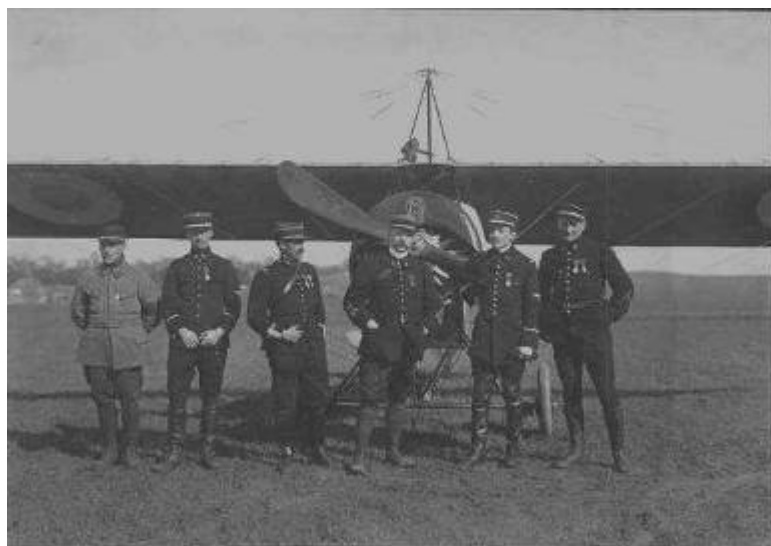
J'espérais que notre vue suffirait à terroriser l'adversaire. Parvenus à portée de mousquet, je hissai brusquement notre pavillon de guerre de la M.S.12 et, portant à ma bouche mon cornet acoustique, je sommai les Allemands de se rendre.

Aeromed N° 29 mars 2008



Enfer et damnation ! Loin de capituler. L'Aviatik leva l'ancre et prit chasse de toute la vitesse de son moteur. Il ne nous restait plus qu'une ressource : le prendre à l'abordage ; nous nous précipitâmes sur ses pas.

Là commence la partie la plus émouvante du drame. J'entendis soudain une détonation. Le lâche nous tirait dessus. Au même instant, mon mouchoir tomba au fond du fuselage. Voyant tout le danger qui pourrait en résulter pour les commandes, je n'hésitai pas à me mettre à quatre pattes sous mon siège pour voir ce qu'il en advenait. J'entendis encore deux détonations, puis nous piquâmes brusquement. Plus de doute : c'était la chute finale. Je fermai les yeux....



Une secousse me les fit rouvrir. À ma grande surprise, je constatai que nous étions à terre, et en bon état, autant qu'il me sembla.

Hélas ! À 30m, vigilant et tenace, L'Aviatik était posé aussi et je devinais des armes multiples braquées sur nous.

Pourquoi crâner inutilement ! Suivant les usages internationaux je criai : « Kamarad ! », indiquai par une mimique bien connue que j'en avais assez des horreurs de la guerre, et allai dignement me constituer prisonnier, bien décidé à obtenir les honneurs de la guerre.

Et bien, le croiriez-vous ! Je constatai avec stupeur que c'était nous qui étions victorieux. Nous étions dans nos lignes. L'appareil allemand était hors de service et ses deux passagers blessés.

Par quel prodige, me direz-vous !

C'est bien simple et vous allez le voir. Comme ils n'ont pas le Capitaine Gastin de l'autre côté du Rhin, le malheureux observateur teuton avait emporté tout un arsenal. Ajoutons qu'il était loin d'avoir le même sang-froid que moi, de sorte qu'en trois coups de carabine, il avait mis à mal le pilote, le volant, le réservoir, le radiateur et lui même. Capitaine Gastin, chef des observateurs, génie lucide et prophétique. Soyez béni !

Quant au pauvre Navarre, il ne s'est rendu compte de rien et croit dur comme fer que nous avons descendu un Aviatik ; heureusement que l'on a mis le pilote au secret !

Et de votre côté vous qui me lisez : Motus !!!

Jean François Robert

Aeromed N° 29 mars 2008



Aller à Cap Juby-Tarfaya pour les 25 ans du rallye

Texte et images de JP CONDAT

Pour la première fois, la possibilité d'aller à Tarfaya se présente à moi. L'équipe d'Air Aventure que préside Eugène Bellet m'emmène sur les traces des pionniers à bord d'un avion de l'organisation. Je vais pouvoir vivre « de l'intérieur » les trois premières étapes du fameux rallye aérien **Toulouse-Tarfaya -St-Louis du Sénégal -Toulouse**. Souvent au départ et à l'arrivée à Toulouse, j'accompagnais par la pensée ces pilotes en passe de devenir des « aviateurs » mais cette fois je vais participer à leur périple et connaître enfin cette ville au bord de la mer, en plein désert, là où St-Exupéry alors chef de l'aérodrome de ce qui s'appelait Cap Juby a écrit son premier roman « Courrier sud ».



Le peintre que je suis, illustre cette aventure depuis quelques années déjà pour cette association qui propose à quelque 25 avions de relier les escales historiques de la Ligne Latécoère. En m'imprégnant de l'atmosphère si particulière qui règne là-bas, sans doute vais-je arriver à en extraire quelques nouvelles réalisations...

Dès le matin du samedi, veille du départ, l'excitation est palpable à Lasbordes. Certains avions sont déjà arrivés. Des curieux se faufilent ici et là pour apercevoir ces frêles machines arborant fièrement logos, numéros et noms de ceux qui vont s'envoler vers le sud. L'après-midi, un briefing général, suivi d'un point météo et d'une présentation de nouveaux équipements embarqués nous mettent immédiatement dans l'ambiance. La soirée débute avec la présentation des équipages suivie d'un cocktail et d'un spectacle multi-visions de Jean-Claude Nivet sur l'histoire de la Ligne Paris-Santiago. La projection soulève l'enthousiasme car outre ses qualités indéniables, ce montage diapos de facture professionnelle nous plonge au cœur du sujet.



Un repas de gala au restaurant « l'Envol » permet à tous de terminer cette soirée dans la convivialité. Après une nuit courte peuplée de rêves et d'interrogations, le jour se lève sur l'aérodrome et la Cité de l'Espace en ligne d'horizon. Dimanche matin, ambiance un peu fébrile. Il faudra traverser quelques brumes matinales et de l'instabilité mais ensuite nous devrions nous offrir un panorama sur les Pyrénées avant la traversée de l'Espagne jusqu'à Alicante, notre première escale.

Aeromed N° 29 mars 2008

Je rencontre enfin mon pilote David, sujet de sa Gracieuse Majesté, qui va présider avec Pierre aux destinées de ses passagers et de son Caravan, un puissant monomoteur/ailes hautes qui peut accueillir 10 personnes et qui n'est pas sans rappeler un certain Laté 28 de la glorieuse époque de l'Aéropostale. Après un briefing et l'emport de nourritures pour tenir jusqu'à l'escale les avions s'élanceront toutes les 2 minutes et choisiront entre la traversée des Pyrénées ou le contournement par la côte. Pour notre part, nous prenons une ligne assez directe et survolons la Haute Ariège entièrement dégagée : Trois Seigneurs, étangs, crêtes enneigées, « Trilogie tri millénaire » : entendez par-là, le Montcalm, la Pique d'Estat et le Port de Sullo...



Je sais que nous sommes déjà en Espagne car pour le randonneur que je suis c'est un régal de se repérer et de voir d'en haut un relief que j'ai si souvent arpenté. L'ambiance dans la cabine est à l'émerveillement et à la détente. Des paysages plus secs défilent sous nos ailes ; rios, sierras se succèdent et bientôt la ville d'Alicante est atteinte avec une approche spectaculaire et assez directe qui tranche avec celle des liners. Après le refueling, nous sommes conduits en bus à notre confortable Hôtel « Huerto del Cura » à Elche. Nous profiterons de la fin d'après-midi pour nous reposer avant « d'affronter » la soirée émaillée des résultats de cette première étape qui seront donnés lors du cocktail dans les jardins de l'hôtel. Deux épreuves ont été proposées aux concurrents : précision dans l'estimation de la consommation en carburant et un qcm sur l'histoire de la Ligne. Un équipage qui a eu une panne sérieuse au départ de Lasbordes a néanmoins pu nous rejoindre et profiter de la soirée où une somptueuse paella nous attendait.



Lundi, le rythme est pris ! Lever à 6h30, départ en bus pour rejoindre le terrain à 7h30 et briefing à 8h30 ! Il en sera ainsi pendant tout le rallye avec quelques retards inévitables. Un soleil rasant nous accueille à Alicante et nous devons nous faufiler entre liners et charters pour décoller et longer la côte espagnole truffée de grands ensembles, de golfs, d'infrastructures routières et de serres à perte de vue rendant un paysage artificiellement immaculé. Le rocher de Gibraltar sera vu avec son enveloppe de brume et David prendra plaisir à nous faire faire un 2^{ème} passage dans la grisaille des nuages et de la mer. Mais le Maroc se dessine déjà avec un soleil sans faille.

Nous atterrissons à Tanger. Formalités et attente du couscous de la mi-journée qui se fait désirer en raison du décalage horaire (-2h par rapport à la France). Nous décollons pour Benslimane non loin de Casablanca et David s'en donne à cœur joie en rasant les flots de la côte marocaine pour le plus grand plaisir de ses passagers qui photographient tout à loisir sous une excellente lumière les cultures, les villages et les plages de sable fin qui défilent comme par enchantement. À Benslimane nous nous posons sans histoire, mais les concurrents doivent affronter une épreuve de précision d'atterrissage.

Aeromed N° 29 mars 2008

Nous sommes conduits en taxi dans le domaine viticole «Le Ryad du Vigneron» pour notre premier campement. Une aire a été aménagée pour notre bivouac mais nous profitons des installations du domaine où la piscine nous accueille sous un magnifique soleil. Le lieu est idyllique entouré de palmiers et le vin y est naturellement excellent. Nous aurons droit à une visite des caves avant la soirée où un magnifique buffet avec des huîtres et des spécialités locales nous attend.



Mardi matin, alors que le briefing se passe sous le regard attentif du responsable de la plateforme, nous pensons décoller pour Agadir et ensuite gagner Tarfaya. Mais soudainement l'autorisation ne nous est plus accordée et nous ne savons même pas s'il nous sera possible de nous poser à Tarfaya, étape majeure dans notre voyage et pour laquelle de nombreuses et importantes manifestations sont prévues. Les négociations et coups de fil vont bon train et l'équipe arrive à force de patience, de diplomatie et d'obstination à débloquer la situation au bout de 2 heures. Les épreuves du jour sont abandonnées et tous se concentrent sur l'essentiel : se poser à Tarfaya. Malheureusement pour moi, pour des raisons pratiques j'ai dû changer d'avion et je suis maintenant à bord d'un Cessna 172 de l'organisation qui doit fermer la marche. Je sais que nous allons à Agadir sans possibilité de rejoindre Tarfaya à cause d'un retard trop conséquent. La moitié des équipages sera dans cette situation désespérante. On se consolera dans un hôtel confortable après quoi je laisserai partir les concurrents qui poursuivront le rallye. Je dois rentrer en France où des obligations professionnelles m'appellent. Nous décollons sous la pluie avec un orage qui menace. Nous sortons de la grisaille après quelques minutes un peu longues pour mes deux pilotes Antoine et Hans qui se débrouillent si bien que je ne ressens aucune peur bien qu'étant en liaison permanente avec ce qui se passe. J'aperçois Casablanca que nous contourrons par l'est et je découvre la piste d'Anfa que j'avais dessinée dans une de mes compositions. Nous longeons ensuite la côte et atteignons Agadir par beau temps. Nous y retrouvons Daniel, notre directeur des vols qui nous indique qu'en faisant vite pour le ravitaillement nous avons une chance de nous poser à Tarfaya. Antoine et Hans se partagent le travail : pendant que l'un accélère les manœuvres de refueling l'autre court déposer le plan de vol. Nous sommes les derniers sur le tarmac. Tous les autres appareils à l'exception d'un seul qui s'était dérouté sur Essaouira ont décollé pour Tarfaya. Le temps nous est compté, mais nous avons une chance. Malheureusement, la tour nous demande d'attendre un liner qui se pose, un autre qui décolle puis un troisième qui doit atterrir et nous perdons de précieuses minutes. L'autorisation enfin accordée nous mettons plein gaz. La journée est avancée et les lumières se font plus douces. Dans le cockpit, nous calculons la meilleure route, l'altitude qui nous ferait gagner du temps en fonction des éléments météo.

On fait les estimations de l'heure d'arrivée sur Tarfaya que l'on communique à Daniel qui en tant que directeur des vols reste garant de la sécurité de tous et donc demeure intraitable : il nous faut nous poser impérativement avant le coucher du soleil soit 18h37 ce jour-là. « Nous refaisons tous nos calculs ». Nous consultons le manuel de l'avion pour savoir comment optimiser sa vitesse, mais il nous manque toujours 5 ou 6 mn.

Nous serons contraints de nous dérouter sur Tantan que nous atteindrons vers 18h. La déception se lit sur nos visages. Tarfaya se dérobe de nouveau... *Aeromed N° 29 mars 2008*



Nous appelons le contrôleur de Tantan et nous avons une faveur à lui demander... Il nous trouve un taxi pour faire les 200 et quelques km qui nous séparent de Tarfaya. Alors, l'espoir renaît. Et c'est dans la nuit que nous roulerons à 130 km/h pour finalement arriver à Cap Juby sur le coup de 21h pour le début du concert donné par l'Orchestre Philharmonique du Maroc. Nos amis n'en croient pas leurs yeux. Nous les avons rejoints et assis sur les chaises chargées d'humidité nous écoutons la musique de Bizet monter dans le ciel étoilé. C'est surréaliste, je foule le sable de Cap Juby dont je n'ai encore rien vu, tous les invités sont là et je viens de vivre un véritable feuilleton qui a duré la journée entière et dont je suis un des protagonistes. Je découvre peu à peu les lieux et les magnifiques tentes aux couleurs vives où nous serons accueillis pour le repas de gala. Le campement de luxe où nous passerons la nuit fait penser aux installations dignes d'un roi. Et derrière moi se trouve la fameuse piste spécialement remise en état pour l'atterrissage des avions du rallye maintenant alignés et éclairés telles des œuvres d'art qui ornent la cité.

La nuit sera courte et merveilleuse avec son cortège de rêves. J'ai bénéficié d'un régime de faveur en dormant sous une tente, seul, en pensant à la Ligne et à ce lieu mythique où St-Ex a dû si souvent méditer lui aussi, il y a 80 ans maintenant.

Le matin fut un enchantement avec un lever du soleil très coloré agrémenté de nuages jouant de nuances dans les tons jaunes et orangés qui se reflétaient sur les carlingues. Le fort s'est coloré à son tour, se parant de teintes aurifères, lui ôtant son austérité guerrière pour le transformer en vaisseau garant de la mémoire du rivage. Je suis parti ensuite à la découverte de la ville, essayant d'en capter l'atmosphère. J'y ai retrouvé bien des compagnons de voyage, à la fois curieux et fascinés, échangeant avec eux des regards complices. J'ai aussi trouvé des guides hors pair investis sur la place, me montrant leurs projets d'un centre culturel ou les aménagements envisagés sur le musée St-Exupéry où j'ai revu mes propres tableaux. Et mon ami Jean-Claude avec qui et grâce à qui je suis allé sur la Cordillère que je rencontre devant la stèle avec le Bréguet XIV... Est-ce un hasard ? Je dirais plutôt un signe... Je n'ai eu que peu de temps devant moi mais ces quelques heures passées à Cap Juby auront été intenses car elles constituent une étape incontournable et essentielle dans mon parcours de voyageur-illustrateur soucieux d'un certain devoir de mémoire et qui cherche à s'inspirer de l'esprit de la Ligne. Alors, bien sûr, je tiens à remercier tous ceux que j'ai trouvés sur mon chemin, qui m'ont fait confiance, qui m'ont aidé et qui m'ont offert ce cadeau magnifique : le partage de cette aventure, mais bien au-delà celui de l'amitié née de notre engagement et de notre passion commune. Je sais qu'ils se reconnaîtront.

Jean-Pierre CONDAT

[Autres photos dans Aeromed N°26](#)

Aeromed N° 29 mars 2008



Des staphylocoques dans le beefsteak

En 2003 était décrit aux Pays-Bas un nouveau clone de staphylocoque doré résistant à la methicilline (MRSA), d'origine agricole puisque trouvé dans des porcs et du bétail. Ce clone, non typable (NT) et facilement identifiable par ses caractéristiques en champ pulsé, s'avérait porté par presque 40 % des cochons du cru. De quoi, évidemment, interpellé tout bactériologiste qui se respecte : la bactérie pourrait-elle encore être mise en évidence à l'autre bout de la chaîne alimentaire, chez le boucher ou sous la cellophane des supermarchés ? La conclusion de l'étude rapportée dans *Emerging Infectious Diseases* est de ce point de vue plutôt rassurante : le clone n'est que très exceptionnellement à portée de consommateur, **ce qui ne signifie pas, par ailleurs, qu'il n'y a pas de staphylocoques dans le beefsteak car il y en a, et parfois même beaucoup : de 4 à 65 %** selon l'origine géographique des viandes et sans doute la façon de les traquer, mais ce ne sont pas les mêmes et ils restent le plus souvent sensibles à la methicilline. Et l'auteur de rappeler que les MRSA dans la viande, ce n'est pas anodin : en 1995 à Rotterdam, une vaste épidémie hospitalière avait sanctionné la consommation de viande contaminée et un patient qui avait développé un sepsis sévère en était mort. Mais voilà justement un MRSA qui semble sous contrôle...

Un mois plus tard, même revue et même auteur. Ce dernier signe une étude de grande ampleur, rapportant les résultats d'études épidémiologiques et moléculaires menées par le Centre de référence sur les souches de MRSA isolées aux Pays Bas depuis plusieurs années. On y constate que le clone NT MRSA est tout sauf anecdotique : **sa prévalence semble avoir régulièrement augmenté depuis le premier isolement de février 2003, jusqu'à dépasser les 20 % en 2006**. L'analyse de cas révèle une distribution encore très agricole, un contact avec un cochon ou une vache étant statistiquement indépendamment associé à l'isolement du germe. D'où vient la bactérie ? Difficile à dire même si le clone présente des homologies avec des staphylocoques fermiers isolés en France, qui pourraient en être des ancêtres sensibles aux antibiotiques, d'autant que d'autres pays européens –et très certainement plus– sont concernés. Ce qui est sûr c'est qu'aujourd'hui cochons et vaches deviennent dans certains endroits des animaux dangereux, qui pourraient à l'occasion vous transmettre un clone «communautaire » de type MRSA dont la pathogénicité n'est plus à démontrer (soulignée par le Centre de référence Hollandais avec un case report de 2006 concernant une endocardite). Les NT MRSA se répandront peut-être partout, ou bien ils resteront plus ou moins confinés à leurs terres d'origine agricoles : pour le prédire, il faudrait disposer d'études écologiques ciblant l'ampleur de leur réservoir humain et animal. Un travail qui reste à réaliser.

Dr Jack Breuil JIM

van Loo I H M et coll. : Methicillin- resistant Staphylococcus aureus in meat products, the Netherlands. Emerging Infectious Diseases 2007 ; 60: 929-936.

Manger sans faim et sans fin

Présentée parfois comme un vrai problème de société frappant surtout les pays dits riches, la prise compulsive d'aliments (*binge eating disorders*) pourrait constituer, dans le futur DSM-V, une entité nosographique à part entière. Le Dr J. Yager rappelle que cette quête insatiable de nourriture constitue le dysfonctionnement le plus fréquent des conduites alimentaires, touchant environ 3,5 % des femmes et 2 % des hommes. Conséquence logique : manger de manière compulsive s'accompagne d'obésité dans 65 % des cas, car ce besoin irrésistible de nourriture porte rarement sur de simples crudités, mais plutôt sur des aliments et des boissons particulièrement caloriques : chocolat, gâteaux, chips, sodas... Une variante clinique est qualifiée de « syndrome d'alimentation nocturne », quand l'hyperphagie survient essentiellement la nuit.

Il est probable que ces troubles affectent un déterminisme partiellement organique, avec l'implication de neurotransmetteurs dans leur physiopathologie, d'où l'intérêt pratique de certains inhibiteurs sélectifs du recaptage de la sérotonine (ISRS) : des molécules comme la sibutramine (inhibiteur du recaptage de la sérotonine et de la noradrénaline) ou le topiramate (un anti-comitial dont l'effet latéral sur la perte d'appétit pourrait se révéler intéressant à titre de nouvelle indication) tendent à augmenter la sensation de satiété et donc à diminuer l'appétence morbide de nourriture.

Mais cet abord pharmacologique (la prescription d'anorexigènes) ne suffit généralement pas à traiter un problème relevant surtout, à l'évidence, d'une approche diététique et psychothérapeutique.

Aeromed N° 29 mars 2008

Les thérapies cognitives du comportement (TCC, ou CBT en anglais : *cognitive behavior therapy*) peuvent se révéler très utiles pour réduire la fréquence de l'hyperphagie, en contrant la sensation de faim et le mécanisme désinhibiteur impliqué dans l'ingestion incoercible de nourriture. Utilisées seules, les TCC restent toutefois impuissantes pour permettre une perte de poids significative : les progrès viendront sans doute de combinaisons judicieuses entre médicaments, suivi du diététicien, et prise en charge du psychothérapeute. **Dr Alain Cohen** **JIM**

Yager J : « Binge eating disorder : the search for better treatments » Am J Psychiatry 2008 ; 165 : 4-6.

Un mangeur averti a-t-il moins de risque de peser le poids de deux mangeurs ?

Bruxelles, le mercredi 30 janvier 2008 – Faire ses courses va bientôt devenir un boulot à plein temps. Comparer les prix, les apports nutritionnels et veiller à équilibrer ses menus en un temps record relève en effet d'un esprit d'organisation dont ne sont pas dotés tous les consommateurs lambdas. Si l'on en juge par l'ensemble des informations qui selon Bruxelles devrait figurer sur les aliments et les boissons, *plusieurs minutes seront pourtant nécessaires dans l'avenir avant de se résoudre à placer tel ou tel paquet dans son cadi*. Pour l'heure, les règles européennes n'obligent les industriels de l'agro-alimentaire à un étiquetage concernant les qualités nutritionnelles de leurs produits, que lorsque les vertus sanitaires de ces aliments sont mises en avant. Aujourd'hui, la Commission européenne présente un projet de directive qui rendrait obligatoire ce type d'étiquetage sur tous les aliments et les boissons. Le détail du texte indique que sur le devant du paquet, dans des caractères d'imprimerie qui ne devront pas être inférieurs à une certaine taille, devront être précisées la teneur énergétique et la présence de sucre, graisse, sel et acides gras saturés. La Commission européenne souhaite en outre que dans le cadre de la mise en place de ces étiquettes soit rendue obligatoire la diffusion d'une information sur l'apport nutritionnel journalier recommandé.

« Système volontaire »

L'harmonisation des étiquettes sur les produits alimentaires au sein des pays de l'Union européenne qu'encourage cette directive est plébiscitée par l'organisation européenne des consommateurs (Beuc). Cette dernière estime cependant que pour être plus lisibles ces informations devraient s'appuyer sur un code couleur, qui permettrait de définir immédiatement si la quantité de nutriments essentiels est élevée, moyenne ou faible. Satisfaisant les consommateurs, au nom de l'harmonisation européenne et de la lutte contre l'obésité, ce projet de directive n'est pas sans effrayer l'industrie agro-alimentaire. D'ores et déjà, la Confédération européenne représentant ce secteur d'activité a tenu à rappeler que de nombreuses sociétés avaient adopté un « *système volontaire d'étiquetage* ». **L.C.** **JIM**



Aeromed N° 29 mars 2008

Une majorité d'Australiens veut du sexe en avion

21 janvier 11:34 - SYDNEY (AFP) - Quelque 60% des Australiens aimeraient avoir une relation sexuelle pendant leur voyage en avion ou en ont déjà fait l'expérience, selon une étude rendue publique lundi.

Deux avions de la Qantas sur le tarmac de Sydney en juillet 2000AFP/Archives - Greg Wood



Sur 1.100 personnes interrogées par **totaltravel.com**, un site de voyage en ligne, plus de la moitié ont répondu qu'elles appartiennent ou souhaitent appartenir à un club très fermé, le "mile-high club", qui réunit les voyageurs ayant déjà fait l'amour en avion, dont le comédien Ralph Fiennes.

Ce dernier avait eu une relation intime avec une hôtesse de la compagnie aérienne australienne Qantas, dans les toilettes de la classe affaires d'un vol entre l'Australie et l'Inde. L'hôtesse qui avait raconté son histoire dans la presse britannique avait ensuite été licenciée.

"Ralph Fiennes est magnifique et l'alchimie entre nous était incroyable. C'est le meilleur amant que j'ai jamais eu, dix sur dix", avait confié la jeune femme au Sunday Mirror.

Si 42% des personnes sondées n'apprécient pas vraiment la perspective d'une étreinte dans les toilettes exigües d'un vol long-courrier, **12% avouent en revanche avoir déjà eu une relation sexuelle en avion.**

"Les passagers sont visiblement à la recherche de divertissements plus stimulants que de visionner un film pendant leur vol", a commenté Paul Fisher, le responsable marketing de total.travel.

© 2008 AFP

Le virus grippal peut survivre plus de deux semaines sur un billet de banque

17 janvier 12:44 - GENÈVE (AFP) - Le virus de la grippe peut survivre plus de deux semaines sur un billet de banque, selon une étude de scientifiques genevois effectuée à la demande d'une banque suisse redoutant que les billets contribuent à la propagation d'une éventuelle pandémie.

Billets photographiés dans un supermarché de Bruxelles le 2 janvier 2002AFP/Belga/ArchivesAFP - Olivier Hoslet



Pour la seule Suisse, il s'échangerait chaque jour entre 20 à 100 millions de billets de banque.

La banque, dont le nom n'est pas révélé, s'inquiétait de la possibilité de la propagation d'une éventuelle pandémie grippale par les échanges de numéraire, selon le quotidien suisse Le Temps qui a publié mercredi l'information.

Les chercheurs des Hôpitaux universitaires de Genève ont déposé diverses souches de virus grippal sur des billets usagés conservés ensuite à température et humidité ambiantes. Si le virus ne résiste en général à ce régime que quelques heures certains échantillons où les concentrations de virus étaient importantes ont permis la survie des germes pendant plusieurs jours. "Pire: lorsque (le virus) était mélangé à des sécrétions humaines (mucus), il pouvait survivre deux semaines et demie !", a rapporté le quotidien Le Temps. *Aeromed N° 29 mars 2008*

Pour le virologue Yves Thomas qui a conduit la recherche, "**cette stabilité inattendue du virus suggère que ce genre de support inerte non biologique ne doit pas être totalement ignoré dans la préparation à une pandémie**".

Les chercheurs genevois vont maintenant étudier dans quelle mesure les billets de banque peuvent réellement contribuer à la propagation du virus, a indiqué M. Thomas en relativisant toutefois largement le risque. Durant les périodes d'épidémie "ce sont avant tout les particules en suspension dans l'air et les contacts directs interhumains (baisers, poignées de main) qui sont la cause première de la transmission du virus", a-t-il souligné.

JIM

Question pour les fêtes de fin d'année : le chocolat noir a-t-il des propriétés anti-athérogènes ?

Le chocolat noir est riche en flavonoïdes doués de vertus anti-oxydantes. Il semble que les boissons et les aliments où ces substances, y compris le cacao, abondent, soient potentiellement bénéfiques dans la prévention des événements cardiovasculaires (ECV), si l'on en croit certaines études récentes. Les flavonoïdes seraient ainsi à même d'améliorer la fonction vasculaire périphérique chez les sujets sains et les patients exposés à un risque cardiovasculaire élevé. Les effets propres au chocolat noir sont cependant mal documentés.

Les ECV liés à l'athérosclérose se caractérisent par la survenue d'une occlusion vasculaire, d'un spasme artériel et in fine d'une thrombose. Une forme particulière d'athéromatose coronaire accélérée s'observe dans les suites d'une transplantation cardiaque et, dans ce cas, la durée de vie du greffon cardiaque se trouve réduite, au point que le pronostic vital à long terme peut être mis en jeu. Aux facteurs de risque, s'ajoutent une majoration du stress oxydant et une diminution des mécanismes de défense anti-oxydants, avec en corollaire une vasoconstriction coronaire paradoxale, induite par le dysfonctionnement endothélial. La diminution de la production de NO joue aussi un rôle délétère.

Un essai randomisé, mené à double insu contre placebo, a inclus 22 malades qui ont bénéficié d'une transplantation cardiaque. **Dans le groupe traité**, les sujets ont ingéré 40 g de chocolat noir (70 % de cacao). La vasoconstriction coronaire a été mesurée au moyen d'une angiographie coronaire quantitative et d'un test au froid, à l'état basal et deux heures après la prise de chocolat ou de placebo.

Dans ces conditions, le diamètre coronaire est passé de 2,36±0,51 à 2,51±0,59 mm sous l'effet du chocolat, alors qu'il est resté stable dans le groupe témoin. Il en a été de même pour la vasomotricité coronaire endothélium-dépendante qui s'est améliorée dans le groupe traité (p=0,01 versus groupe placebo). L'adhérence plaquettaire a, pour sa part, diminué, uniquement après la prise de chocolat (p=0,04 vs placebo).

Le chocolat noir semble donc avoir des effets immédiats favorables sur la fonction vasculaire du réseau coronaire tout autant que sur l'adhérence plaquettaire. Le stress oxydant s'en trouve significativement diminué. Les résultats de cette étude qui relève plus de la pharmacologie clinique que de l'essai thérapeutique méritent d'être précisés à long terme par une approche clinique prospective.

Les amateurs de chocolat noir pourraient y trouver, sinon leur compte, du moins un prétexte aux excès, en cette période de fin d'année ... Dr Catherine Watkins JIM

Flammer AJ et coll. Dark chocolate improves coronary vasomotion and reduces platelet reactivity. Circulation 2007; 116: 2376-2382.

L'activité physique modérée ralentit le vieillissement du cerveau

Le Nouvel observateur, le journal santé, jeudi 20 décembre, www.sante.nouvelobs.com

Une étude italienne menée à l'Université de Bologne et publiée dernièrement dans la revue Neurology suggère que **l'activité physique modérée et régulière des personnes âgées réduit les risques de démence**. Les chercheurs ont recruté 750 volontaires des deux sexes, âgés de plus de 65 ans et ne présentant aucun trouble de mémoire au début de l'étude.

Aeromed N° 29 mars 2008

Le mode de vie des participants a été scruté à la loupe par les scientifiques qui ont enregistré la fréquence de la marche, de la montée d'escalier ou d'autres activités physiques modérées comme le jardinage ou le bricolage. Après 4 ans de suivi, 54 personnes ont développé la maladie d'Alzheimer et 27 ont été atteintes de démence vasculaire.

Les résultats de l'étude ont montré que **les personnes âgées qui se dépensent physiquement le plus ont un risque réduit de 24 % d'être atteintes de démence vasculaire**, indépendamment d'autres critères sociodémographiques ou génétiques. « *Il est important de noter que de simples activités quotidiennes comme la marche ont les mêmes effets bénéfiques que des activités plus contraignantes* », a précisé l'auteur de l'étude. JIM

Tuberculose XDR en avion : qui sera le premier ?

Peut-être vous souvenez vous de l'histoire d'Andrew Speaker, ce jeune avocat d'Atlanta tuberculeux porteur d'un bacille XDR (extremely drug resistant) qui avait au printemps dernier traversé l'Atlantique et voyagé en Europe en avion sans prendre la moindre précaution, au grand dam des autorités sanitaires américaines ; il avait fini par se faire admettre dans un hôpital fédéral secret où on l'avait guéri de sa maladie, finalement pas aussi résistante qu'on aurait pu le croire.

Les 250 passagers d'Air France qui avaient voyagé à ses côtés ont été suivis pendant 6 mois : aucune suspicion de contamination n'a été décelée, pas même chez les 29 les plus proches de son siège. On pourrait presque dire que tout finit pour le mieux dans le meilleur des mondes...

Aura-t-on autant de chance à chaque fois ? On peut en douter à la lecture du dernier numéro d'Eurosurveillance, même si l'histoire semble pour le moment évoluer favorablement. Le 18 octobre 2006, le ministère de la santé français avait été informé du décès d'un patient tuberculeux, ancien résident de Chechnya (fédération de Russie), où il aurait été contaminé par une souche résistante à de nombreux antibiotiques (isoniazide, rifampicine, streptomycine, kanamycine, amikacine, fluoroquinolones, éthambutol, thiacétazone). L'ennuyeux est que l'individu, quelques jours avant de mourir dans un tableau d'hémoptyisie sévère, était monté à Beyrouth dans un avion qui atterrissait quelques heures plus tard à Paris ; et que l'examen radiologique de sa femme et de l'un de ses enfants évoquait très fortement une tuberculose, sans compter un test tuberculinique positif pour un autre enfant...

Sur les conseils avisés de divers experts, le ministère, dans le louable souci d'éviter de perdre du temps avant de traiter d'éventuels cas secondaires, décida d'une stratégie d'investigation des contacts. C'était d'autant plus méritoire que la procédure est lourde et qu'il n'y était pas formellement obligé : l'OMS ne recommande de rechercher les contacts que pour les vols supérieurs à 8 heures. Et ce fut extrêmement compliqué, la grande majorité des voyageurs, dont on ne connaissait parfois que le lieu d'achat des billets, n'ayant fait qu'un transit par Paris. Il fut possible, en fin de compte, d'identifier 11 personnes à risque et d'en informer 7, qui pour le moment seraient indemnes. L'enquête suit son cours.

La conclusion de tout cela (au moins la nôtre), c'est que la tuberculose, multi-résistante ou pas, ne semble pas beaucoup se transmettre dans les avions.

Celle(s) des auteurs, c'est qu'il faudrait impérativement renforcer et améliorer les coordinations internationales. Ce qui supposerait dans un premier temps de se mettre d'accord sur tout ou presque : définitions de l'ensemble des situations à risque et des contacts secondaires, nature des contrôles et modalités d'application, stratégies et délais de tracing efficaces etc.

On n'a pas fini de parler de la tuberculose des aéronefs ! **Dr Jack Breuil** JIM

Chemardin J et coll. (partie2) : Contact tracing of passengers exposed to an extensively drug-resistant tuberculosis case during an air flight from Beirut to Paris, October 2006. Euro Surveill 2007; 12 (12):E071206.2. Available from <http://www.eurosurveillance.org/ew/2007/071206.asp#2>

Vous reprendrez bien un peu de saucisse irradiée !!

« Cette année, la FDA (Food and Drug Administration) a proposé de laisser l'industrie utiliser le terme "pasteurisé" pour les aliments irradiés, ce qui pourrait faciliter l'agrément du public. L'irradiation sera utile pour certains aliments, comme la volaille ».

Damned ! Que se passe-t-il au pays de l'Oncle Sam pour qu'on veuille leurrer le consommateur à ce point ? La réalité est comme souvent dans les chiffres : chaque année, c'est 76 millions de toxico-infections alimentaires qui s'abattent sur les USA, provoquant 325 000 hospitalisations et 5 000 décès, pour un coût estimé à 7 milliards de dollars pour les principales bactéries entéropathogènes (*Campylobacter*, *Salmonella* sp et *E coli* producteurs de shiga toxines dont l'exemple type est O157H7). Les progrès de l'hygiène et de nouvelles réglementations très contraignantes n'y ont rien changé, l'incidence de ces TIAC ne s'est pas amendée ; sans doute en grande partie à cause de ces « nouveaux consommateurs », avides toute l'année de produits frais et naturels et de plus en plus nombreux à se nourrir en restauration collective (restaurants et autres), vectrice par définition de cas groupés et de (petites) épidémies. Il fallait bien faire quelque chose...

Faire quelque chose, mais quoi ? L'industrie alimentaire a utilisé pendant des années des tonnes d'antibiotiques, avec les résultats que l'on sait (*les Campylobacter résistants aux fluoroquinolones courent aujourd'hui les rues et les salmonelles, autrefois si sensibles, cumulent les résistances*) et la désinfection chimique des végétaux s'est révélée plus difficile à mettre en œuvre que prévu (on a récemment évoqué le problème des épinards lavés avec des solutions de chlorure qui continuaient d'héberger des salmonelles).

Il existe une solution, sans doute remarquablement efficace et qui semble dénuée d'effets secondaires, l'irradiation : **le Cobalt 60 ou le Cesium 137** émettent des rayons gamma, photons de haute énergie qui pénètrent profondément dans la matière et endommagent « létalement » l'ADN bactérien. La méthode a été largement testée, elle est efficace et dénuée d'effets secondaires au point d'être recommandée par l'OMS qui en la matière a suivi les CDC, le ministère américain de l'agriculture et la FDA. Il n'empêche : de l'autre côté de l'Atlantique, les mots « rayons » et/ou « radiations » font aussi peur que chez nous : politiquement peu acceptables...

Les autorités sanitaires américaines ont préféré tergiverser, sous couvert d'efficacité et de pédagogie : parler de pasteurisation serait en l'occurrence participer à l'éducation du public sur l'irradiation des aliments. En attendant que nos (plus) petites agences hexagonales se débrouillent du problème... que diriez-vous de reprendre un peu de saucisse irradiée ?

Dr Jack Breuil

JIM

DuPont HL : The growing threat of foodborne bacterial enteropathogens of animal origin. Clin Infect Dis 2007; 45 : 1353-

Du miel contre la toux

Le Point, A votre Santé, lundi 10 décembre, www.lepoint.fr

Une étude américaine, publiée dans les Archives of Pediatrics and Adolescent Medicine, suggère que **le miel serait plus efficace que les sirops antitussifs infantiles** vendus sans ordonnance dans le traitement contre la toux nocturne chez les enfants atteints d'une infection respiratoire haute.

Pour mener cette étude, les chercheurs de l'université de Pennsylvanie ont recruté 105 enfants et adolescents âgés de 2 à 18 ans. Tous les participants avaient en commun de tousser la nuit, depuis au moins une semaine, en raison d'une infection respiratoire haute. Les jeunes ont été répartis en plusieurs groupes : certains ont reçu une dose de miel une demi-heure avant le coucher, d'autres du sirop contenant du dextrométhorphan au goût artificiel de miel et les derniers aucun traitement.

Le lendemain, leurs parents devaient répondre à des questions sur l'évolution de leur toux. Résultats : le miel a été le traitement le plus efficace sur la fréquence de la toux, sa sévérité, la gêne et le sommeil. Cette étude sur les bienfaits du miel confirme de précédents travaux.

Il convient toutefois de préciser qu'elle a été en partie sponsorisée par le National Honey Board, une agence représentant les industriels du miel.

Aeromed N° 29 mars 2008



Dangers du téléphone portable : une nouvelle étude alarmante

France 5, Le magazine de la santé, diffusion le lundi 10 décembre à 13h40 sur France 5 et à 19h

Une nouvelle étude, réalisée selon un protocole établi par l'Organisation mondiale de la santé (OMS), pourrait bien relancer la polémique autour de l'utilisation du portable et de ses dangers sur la santé. Des chercheurs israéliens du Centre médical Tel Hashomer de Tel Aviv **ont démontré que téléphoner longtemps avec son téléphone cellulaire augmentait le risque de cancer des glandes parotides ou salivaires, situées à proximité immédiate de l'oreille externe.** Les scientifiques se sont penchés sur 402 tumeurs bénignes de la glande parotide et 58 tumeurs malignes diagnostiquées entre 2001 et 2003 chez des adultes israéliens et ont croisé ces données médicales avec les habitudes d'utilisation du téléphone portable des patients. Ils ont ensuite établi une comparaison entre ces 460 malades et 1 266 adultes indemnes. **Résultats : le risque de développer des tumeurs des glandes parotides est augmenté de 50 % chez les personnes qui utilisent leur portable pendant plus de 22 heures par mois.** Par ailleurs, l'exposition aux champs électromagnétiques serait particulièrement dangereuse en milieu rural, où les émetteurs sont plus puissants qu'en milieu urbain. Selon Martine Hours, responsable de l'étude Interphone France, cette étude confirme les résultats de précédents travaux pointant les risques accrus de tumeurs cancéreuses de la tête chez les très gros utilisateurs de mobiles.

Aphasie progressive : l'énigme du Boléro de Ravel

La plupart des études de lésions neurologiques mettent l'accent sur les déficits de performance résultant de lésions cérébrales focales. Des chercheurs de l'Université de Colombie Britannique au Canada ont décrit des gains de fonction remarquables *chez une patiente atteinte d'aphasie progressive primaire, maladie dégénérative du réseau langagier humain.*

Durant la décade précédant l'apparition de ses déficits langagiers, AA, qui fut une scientifique toute sa vie, développa un dynamisme intense pour produire de l'art pictural. Ses peintures révélaient sa capacité à créer un art transmodal expressif, comme des traductions de musique en peinture, pouvant refléter un lien subjectif accru des images internes de perception et de conceptualisation. AA se passionna pour Maurice Ravel, le compositeur français qui, lui aussi, souffrit d'une aphasie progressive et se mit à peindre son célèbre « Boléro », en traduisant les éléments musicaux de l'œuvre en peinture.

Les dernières peintures, terminées alors que AA était presque muette, évoluèrent vers plus de réalisme photographique, peut-être parce que les représentations visuelles en étaient venues à dominer son espace mental pendant cette phase de sa maladie. Les études en neuroimagerie révélèrent que, malgré une dégénérescence sévère des régions fronto-insulo-temporales inférieures gauches et du striatum, AA présentait un volume accru de substance grise ainsi qu'une hyperperfusion des aires néocorticales postérieures droites impliquées dans l'intégration hétéromodale et polysensorielle.

Ces résultats suggèrent que les augmentations structurelles et fonctionnelles du néocortex postérieur non-dominant peuvent donner lieu à des formes spécifiques de créativité visuelle qui peut être libérée par des lésions du cortex frontal inférieur dominant. Dr Arielle Lellouch

Seeley WW et coll. : Unravelling Bolero: progressive aphasia, transmodal creativity and the right posterior neocortex. Brain ; publication avancée en ligne le 5 décembre 2007.

JIM