

N°31

AEROMED

Le lien aéronautique
ISSN : 1773-0260



Cold case* *P 51* *Affaire Clearknee
Memory* *Asia* *Ailleurs
Airport* *Hier* *Abstract

Directeur de publication, de réalisation, de conception : Dr Simone M. BECCO

Editorial

« Un été en pente douce », un peu bizarre avec un temps fluctuant, des JO « sur la corde raide », somme toute pas trop moche avec des résultats là où on ne les attendait pas, « des chevaliers dans le ciel » lors de belles journées et de grandes concentrations aéronautiques, et la fin des vacances pour tout le monde, ou presque, ainsi va la vie !

Comment prévoir, pronostiquer, augurer de ce que sera demain. Demain un autre jour sur une autre planète. Entre coups de bourse, catastrophe, cataclysme, catabolisme et catalysie, il reste quelques beaux jours à venir,..... « et nous et nous et nous ». Profitons-en.

Que vous souhaiter : mieux qu' « hier et plus qu'aujourd'hui », plus « toujours plus ». Sachez profiter des moments offerts, ne laissez pas passer ce qui ne se représentera pas, acceptez l'augure d'un changement profond ou radical ou total.

L'homme est un être malléable, flexible, ayez confiance, et même si un changement d'habitudes le stresse, il saura s'adapter dans ce nouveau monde à venir.

Ayons le moral. Une nouvelle rentrée, signe d'un nouveau départ ???? ☺Peut être ou une nouvelle vie ???? :) Possible ! Courage !

Docteur Simone Marie Becco



Une pensée pour notre ami
Christian



Sommaire

<http://www.aeromed.fr>

Cold case : Dernier chapitre, de la longue chevauchée des cow-boys d'Airbus. Une interminable enquête et deux procès pour expliquer à la justice Française ce que sur les cinq continents le peuple des parkings avait lui bien compris : L'A320 est l'avion du siècle.....**Bernard Ziegler**

Notes from Cap Juby : Terry Lutz et son vol de rêve sur P51

Affaire clarknee : Si la technologie dopée par l'informatique pléthorique a fait faire des bonds gigantesques dans le traitement chirurgical de la plupart des pathologies, il est des fois où à l'inverse, l'ordinateur et ses applications sont la cause d'affections physiologiques singulières....**AAA**

Mémoire en roue libre : deuxième partie.
François Bonte

Asia : Départ pour Singapour, une expérience de notre ami **Claude B**

Ailleurs : Qatar et le reste, les belles photos de notre ami **Regis**

C'était Hier : 1928 le Lieutenant **Hebrard de Veyrinas**

Aéroport les métiers de la sécurité.

Abstracts médicaux du JIM

Cold case : The last chapter of Bernard Ziegler last book about the lawsuit from St Odile. **Bernard Ziegler**

Notes from Cap Juby: During gym class at West Junior High School, particularly when the weather was bad, teacher Dale Metz would sometimes show us films about WWII. Narrated by Walter Cronkite, there are two things I remember about them. ...**Terry Lutz**

The Clarknee affair : The funny story of AAA who got an unbelievable left knee meniscus rupture when answering an e-mail in his office... Live with him all his peregrinations before during and after his hospitalization...**AAA**

Memories from **Francois Bonte** : Second part.

Singapore an Asiatic experience **Claude B.**

Somewhere: Qatar and other: Some beautifully pictures from **Regis**

Security in airport

Yesterday : 1928 Lieutenant **Hebrard de Veyrinas**

Airport security

Abstracts: some medicals item JIM

Airbus Cow-boys

Bernard Ziegler

Chapitre 12

12. Procès du mont Ste Odile.



À la fin de cette période, alors que j'étais parti à la retraite, pensant avoir bien rempli mon contrat et n'avoir plus l'occasion à mon âge de vivre de nouvelles expériences, l'inattendu me rattrapa. Après le dramatique accident d'un A320 qui s'écrasa sur le mont Sainte Odile en approche de Strasbourg le 20 janvier 1992 (quatre vingt sept victimes), un juge d'instruction déclara que le pilote avait sans doute été trompé par le manque de clarté du cockpit et me mit en examen.

L'accident avait eu lieu un peu plus d'un an avant mon départ, je fus mis en examen neuf mois après. Deux fonctionnaires de l'Aviation Civile, un contrôleur d'approche, deux cadres d'Air Inter, dont le directeur de l'exploitation devaient comparaître à mes côtés. J'étais cependant le plus lourdement chargé (4 chefs d'accusation) après le contrôleur (7 !) car d'autres chefs d'accusation s'étaient ajoutés au long de l'instruction, au gré de l'imagination des experts judiciaires et du désir évident d'emmener un « puissant » sur le banc de la justice.

Le traitement de cette affaire me parut ubuesque, tant les respectables règles judiciaires s'appliquent mal à ce genre d'enquête. Je pense qu'elle mérite d'être contée même à des profanes en matière aéronautique.

Elle illustre la difficulté pour la justice de traiter d'affaires qui mêlent des techniciens faillibles bien sûr mais foncièrement honnêtes à des accidents imprévisibles et très médiatisés.

Au cours des quelques semaines qui ont suivi ce dramatique accident, après avoir analysé les enregistrements, et en avoir discuté avec les meilleurs experts possibles, (pas seulement ceux d'Airbus mais aussi ceux du bureau d'enquête accident, ceux de toutes les autorités internationales de certification, ceux de toutes les compagnies utilisatrices de l'appareil), nous nous étions fait une idée précise des causes probables de l'accident.

Notre analyse et ce que nous pensions qu'il fallait faire pour éviter qu'un tel accident ne se renouvelle fut signalé par écrit début Mars 92, donc un mois après l'accident, tant à la compagnie aérienne qu'aux services officiels.

Aeromed n°31 Sept 2008

Ce que je leur disais déjà, bien avant d'être mis en examen, je l'ai répété à la justice, à trois juges d'instruction puis au procès en première instance, je l'ai redit encore en appel 15 ans après : l'avion n'y était pour rien, mais il y avait eu un grave problème de dysfonctionnement de l'équipage.

Un constructeur doit concevoir un avion sûr, et un transporteur doit savoir le faire convenablement voler. Cependant il est admis que puisse survenir un accident, il doit alors être analysé sans complaisance et les causes doivent en être corrigées rapidement. Les fonctionnaires qui ont surveillé la construction puis les opérations de l'avion en sont convaincus et agissent en conséquence. Il faut, pour que ce dispositif de sécurité fonctionne bien, qu'il soit largement dépénalisé. Les navigants l'ont compris, il existe presque partout dans le monde aéronautique un système de déclaration anonyme, qui permet à un équipage d'avouer ses erreurs sans risquer d'être « puni ». Elles peuvent ainsi servir de leçon. C'est une autre conception de la justice, éviter que cela se renouvelle et non se venger, c'est appliquer le principe de précaution non plus aux seules victimes mais aux futurs usagers. Cela ne s'applique évidemment pas en cas de faute graves, d'indiscipline manifeste et consciente, mais au cours d'une très longue carrière j'en ai bien peu connu, jamais chez les ingénieurs.

Après quinze ans d'enquêtes et de contre-enquêtes judiciaires notre analyse des causes de cet accident a été légèrement affinée, mais n'a pas changé pour l'essentiel.

Elle était partagée dans le vaste monde de l'aéronautique par tous les professionnels: C'était un grave dysfonctionnement de l'équipage qui en était l'origine et s'il fallait faire quelque chose c'était agir au niveau des procédures d'utilisation. Il fallait même changer l'état d'esprit qui régnait alors dans le « village gaulois » (l'expression n'est pas de moi mais d'un pilote, expert judiciaire Suisse, qui mit hélas un certain temps pour s'en rendre compte).

Quinze ans c'est très long. Très long pour les familles maintenues dans l'incertitude. Très long et très cher pour la justice et pour les malheureux ingénieurs un peu las de défendre des évidences face à des arguties d'experts judiciaires étonnamment détachés de la réalité, parfois même dépourvus d'objectivité. Cela aurait pu être aussi trop long pour la sécurité des vols si les compagnies aériennes et les services officiels, y compris l'omnipotente FAA*, n'avaient pas très vite partagé notre analyse.

Une autre chose que la justice a vraisemblablement du mal à saisir : dans un domaine aussi pointu que le nôtre tous les experts, un tant soit peu compétents, travaillent pour un constructeur, un opérateur ou pour les services officiels qui les surveillent. Pour la justice, un bon expert doit être avant tout indépendant, comment faire si les experts les plus compétents sont jugés de mèche avec les accusés ?

L'environnement

Un mot d'abord de l'environnement, Airbus avait déjà acquis une situation confortable, dont, je l'avoue, je tirais et tire encore quelque fierté. À l'époque de l'accident, un peu moins de quatre ans après sa mise en service, l'A320 comptabilisait 24 compagnies clientes, 257 avions livrés, 2000 pilotes formés, 600 000 heures de vol en service. Après quatre ans nous avions presque atteint ce qui avait été réalisé avec la Caravelle (280 avions livrés en 12 ans), le plus grand succès de l'aéronautique française jusqu'alors, dans toute sa carrière.

Six cent mille heures de vol, on est loin, très loin d'un avion non mature, qu'il aurait encore fallu justifier.

Cependant il faut rappeler qu'en France, le combat avait été rude, grèves après grèves, contre l'équipage à deux, contre les automatismes.

Il est un peu triste de rappeler qu'à l'époque, certains nostalgiques de l'équipage à trois appelaient par dérision cet avion qui était en route pour conquérir le monde, « Rantanplan », nous en avons encore entendu quelques-uns lors du procès en appel.

Airbus était la bête noire des syndicats, j'en étais l'éclaireur de pointe.

Le GPWS, avertisseur de proximité du sol, fera les frais de cette opposition car il était considéré comme une intrusion dans le rôle de l'équipage. Air Inter fut la seule compagnie au monde à ne pas s'en équiper. Ce fut le motif de la mise en examen d'un directeur de la compagnie et de deux dirigeants de l'aviation civile.

L'état de l'avion

Il faut aussi dire un mot de l'état de l'avion lors de ce vol-là. La vérité incontournable est qu'il était impeccable, pas parfait bien sûr, mais impeccable :

Aucune impasse technique, aucune panne ou dysfonctionnement enregistrée ou commentée par l'équipage pendant le vol.

Aucune plainte de l'équipage sur les instruments de navigation (VOR, DME, FMS). Ils ne furent mis en cause que sur la seule affirmation que l'équipage ne pouvait avoir commis tant d'erreurs sans que ses instruments l'aient trompé.

Aucune preuve matérielle, aucun mauvais fonctionnement ne fut mis à jour malgré un long acharnement au cours de quinze ans d'enquête !

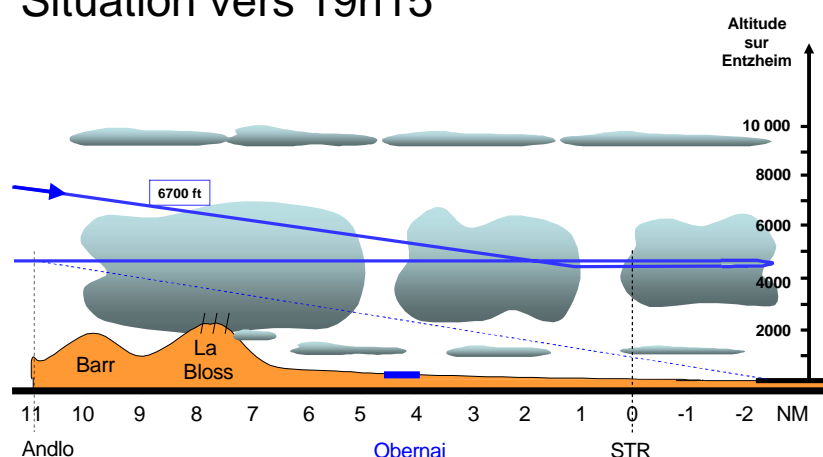
Au cours du vol l'équipage ne se plaint que de l'absence d'une signalisation automatique de givrage. On ne trouve pas trace d'anxiété ou de récriminations sur les nouveautés qu'apportait l'avion dans ses conversations. Il a été rapporté par une famille que le pilote se serait plaint dans un cadre privé de la définition de l'avion. Rien ne le confirme en écoutant l'enregistreur. Il n'exprime aucune réserve.

Le vol

Je vous épargnerai le détail de l'affaire, cela demanderait trop de technique, je vais me contenter de la résumer le plus brièvement mais le plus honnêtement possible.

Le vol était assez simple et court, un Lyon-Strasbourg direct. La météo à l'arrivée était correcte, des nuages un peu discontinus, couvrant le relief, (dont le mont la « Bloss » sur lequel l'avion s'écrasera), mais laissant quelques trous au-dessus de la ville et du terrain, où il offrait un plafond de plus de 300m.

Situation vers 19h15



*Météo à l'arrivée, notez qu'au-dessous de 1100 pieds il fait beau
Au cours de son approche l'équipage verra les lumières du sol.*

Le vent qui soufflait dans la vallée du Rhin imposait pour l'atterrissage une piste face au nord-est. Cette piste n'était pas équipée comme la piste sud-ouest d'un ILS (équipement qui permet une approche automatique), il fallait donc effectuer face au nord-est une approche dite de non-précision.

Vous trouverez la suite de cette dramatique saga résumée dans le prochain numéro ou son intégralité dans le dernier chapitre d'un bouquin à paraître à la fin de l'année : « Les Cowboys d'Airbus ».

Pour l'heure disons très succinctement qu'après une première approche avortée, l'équipage entreprit une deuxième approche, très en dehors du chenal de sécurité et à un taux de descente tout à fait excessif. Le fit-il pour passer rapidement en dessous de la couche ou fut-il trompé par les instruments de bord et de mauvaises instructions du contrôle, cela fit l'objet de dix ans d'enquête. Il n'y eut aucun cross-check équipage enregistré, aucune alarme sonore, les avions de cette seule compagnie n'étant pas équipés de GPWS, et cela se termina brutalement sur le sommet de la Bloss.

Notes From Cape Juby

by Terry Lutz

During gym class at West Junior High School, particularly when the weather was bad, teacher Dale Metz would sometimes show us films about WWII. Narrated by Walter Cronkite, there are two things I remember about them. One was “Kowing Kommercial”, a strange message that appeared at the beginning, and the other was footage of a fighter pulling up and doing a victory roll. The airplane was a P-51, and maybe that’s why I have, for all these years, been rather fascinated with the Mustang.

With the throttle cracked about an inch, prop forward, and mixture at cutoff, I held the starter engaged for 4 propeller blades, and then moved the mag switch to Both On. As the Packard V-1650-7 Merlin crackled to life, I reached down and moved the mixture lever to lean, advanced the throttle just a bit and the Merlin settled down to a steady idle. The long awaited journey of discovery was about to begin.

The airplane I would fly was Crazy Horse 2, which was built-up specially for Lee Lauderback and Stallion 51 Corporation. They now have two dual-controlled Mustangs, which they use for training, demonstrations, and Heritage Flight displays with USAF aircraft. Lee, and the organization he began some 20 years ago, have become the “keepers of history”. They set the standards for training and operation of the Mustang, and in doing so maintain the history, and work to keep Mustang operations as safe as possible. It takes a lot of people working together to make it work, for parts, advice, and mutual support.

When I scheduled the flight, I filled out a sheet with my background information and sent it along with an insurance waiver. My mind was pretty much fixed on flying from the rear seat, but right from the start Lee said that with my test pilot background, his insurance would allow me to fly from the front. It was a very pleasant surprise, giving me the pilot perspective as it might have been to the fighter pilot. What I was hoping to do is learn as much as I could about why the airplane was so effective in combat during WWII.

Lee’s preflight briefing and cockpit demeanor were absolutely superb. The briefing covered the entire flight, with details injected as necessary. For example, to understand how the locking mechanism of the tail wheel functioned, he had an example on the table to look at. In the airplane, he asked me the starting procedure, and then the fire on start procedure, (which was memorized), before I began the start sequence. He provided instruction when necessary, and paced it out so well, it was like we had always flown together. Because he was so relaxed, I was relaxed, and had the opportunity to do perhaps some of the best evaluation flying I have ever done.

After starting on the ramp in Kissimmee, we taxied across the field for takeoff on Runway 24. Turns on the ground with tail wheel steering require plenty of lead time if you want to accomplish the turn without tapping the brake. Normally, the stick is held aft. If you need to make a tight turn, the stick goes forward to unlock the tail wheel, and the turn is accomplished with brake and a little power. During taxi, you have to S-turn to see what’s ahead, which is very important to avoid hitting a smaller airplane ahead. Other than planning carefully for turns without brake, I found taxiing to be completely predictable for an airplane of the Mustang’s size and ground geometry.



Prior to run-up, I closed the canopy with a very well designed crank and lock system. A slotted disk on the canopy crank accepts a key when the lock is released, so you can lock the canopy in nearly any position, including full closed. Run-up and checklist procedures were straightforward and similar to any airplane with a constant speed prop. I set the rpm at 2300, which is engine rpm, and not prop rpm. The prop turns slower with a ratio of 0.491:1 due to the gear reduction drive.

For takeoff, I pushed the power up to 2300 rpm, released the brakes and set power at 40 inches manifold pressure. With the airspeed moving past 50 knots, I moved the stick forward to raise the tail, and pushed the power up toward 55 inches mp. As you might guess, there is a lot going there! One thing you read about in text books, but seldom really get to see is the effect of engine torque (not p-factor) as the nose comes down to a level attitude. It is very noticeable. Also, the amount of throttle travel required to set 55 inches was more than I expected. At 110 knots, I applied a little back pressure on the stick and the airplane flew easily off the ground. Once safely airborne, I reached down and raised the gear handle.

The major controls for the Mustang (stick, throttle, trim wheels, flap handle, and gear handle), were designed for intuitive and rapid use. The throttle is mounted on top of a rectangular box. On the aft edge of the box is the flap handle, and on the front lower edge of the box is the gear handle. You cannot mistake the two. Raising the gear requires you to lean forward, almost to go head down. The gear handle must be moved slightly down and inward to remove it from the down detent, and then be moved up and into a similar uplock detent. The flap handle can be operated completely blind, due to its unique shape and location. However, you have to count the detents when operating them in the blind. The controls and markings in Crazy Horse 2 were nearly identical to the way they were in WWII, and looked essentially new.

Setting climb power at 46 inches mp and 2700 rpm, I trimmed for a climb speed of 150 knots. The airspeed indicator Lee has installed in the airplane is drum-pointer type, and it is calibrated in knots instead of mph as it was in WWII. It turns out that 150 knots is the “universal speed” for the Mustang: best climb speed, best engine out glide speed, and gear speed. I leveled off initially at 2500' to remain under the Class B airspace south of Orlando, and when clear began a climb to 6500'.

I started checking roll response during the climb, and found that it takes little effort to get the roll going, and the roll stops fairly quickly with the stick centered, but it doesn't stop abruptly. This keeps the stick forces light in roll, and very little compensation is required to stop it on a point.

At level off, I started with aileron rolls, left and right. With very little rudder compensation, I could complete the rolls (left and right), with very little heading change at roll out. Lee pointed out that you lead the roll with just a bit of rudder to keep the ball centered at all times. I learned throughout the flight that anything you do (turns, climbs, rolls, acceleration, deceleration) requires rudder or a change in rudder trim. Not a lot of either, but enough to have to train yourself to become skilled at it. Bud Anderson, a triple ace in WWII, noted that he always kept the airplane in trim with rudder to get the most accurate gun shots. I believe it. I measured the roll rate conservatively at 100 deg/sec, but with the airplane unloaded and at higher speed than 200 kts, the roll rate would prove to be higher.



Since it was Friday afternoon, the Air Force wasn't using the bombing range at Avon Park (this range has been in continuous use since WWII). We called the range controller and they cleared us into the range. They could monitor other traffic for us while we maneuvered in the range airspace. We started at 6500' and went into low speed maneuvering, beginning with stalls. With the power set at 24 inches, I raised the nose and began slowing at about 1 knot/sec. Lee is very sensitive to the airplane and could feel it begin to “talk” at about 92 kts. I could definitely feel buffet in the elevator at 82 kts, with the stall occurring consistently at 75 kts. The Mustang has plenty of natural stall warning prior to the stall. With the ball centered, there was a slight wing drop to the left at the break, but more about that later.

Aeromed n°31 Sept 2008

I put the flaps down to 20 degrees and repeated the stall entry. There's a little less warning here, perhaps 5 kts. Buffet begins about 72 kts, and depending on what you do with the rudder, the stall occurs at about 65 kts (remember these speeds when I talk about flying the pattern). I was doing pretty well with the rudder during the stalls, so Lee said we should intentionally do some stalls with the ball ½ out to the R and L. With the ball off center, the Mustang will roll predictably and crisply away from the ball at the stall, to almost 90 degrees of bank during a normal recovery. Recovery is easily flown with forward stick and opposite rudder, then aileron. Stalls with Gear Dn and Flaps 50 provide buffet beginning at 70 kts and a stall at 66 kts. Recovery is very quick and very predictable. We did some accelerated stalls with Gear Dn and Flaps 50, beginning at 110 kts. Once again, there was good buffet warning, and an almost instant recovery with forward stick. These are excellent characteristics if you make a bad mistake in the traffic pattern.

When flaps are retracted from 50 to 30, there is very little pitch change. When the gear is retracted there is a tiny up then down, with a decel then accel (both pretty small). However, when the flaps are retracted from 30 to UP, there is a noticeable nose up motion, that you need to compensate for with trim and nose position.

Accelerated stalls in combat-type maneuvers have very little buffet before a wing drops, but there is enough there to let the pilot know when to stop pulling. We started at 150 kts clean, and entered the stall about 140. Recovery is quick with little pitch or bank change. Entries at 180 kts gave higher buffet and quicker recoveries. With speed at 160 kts, I could keep the airplane right on the edge of buffet and continue to maneuver. With flaps at 20 at the same speed (maximum speed with Flaps 20 speed is way up there at 220 kts), I could noticeably increase the turn rate and still maneuver on the edge of buffet, a really nice combination in combat.



Then we did some aerobatics, and I started with 210 kts and did a victory roll. Not for myself, but for all those who have gone before us, and made the hard sacrifices in the name of freedom. I followed with a barrel roll, and then using 260 kts, began a series of over the top maneuvers (loop, immelman, Cuban 8, Split S). During recovery from the Cuban 8, I did the roll maneuver almost completely unloaded to zero g, and at noted the roll rate to be closer to 120 deg/sec. One thing you notice with large changes in airspeed are the changes in rudder trim required. So if you were maneuvering in combat, you would be constantly on both the pitch trim and rudder trim. The good thing about the Mustang design is that pitch trim, just aft and below the throttle is easily moved and takes about ¼ inch of movement each time you need it. Rudder trim is just above the pitch trim, and takes just a touch to keep the airplane in yaw trim. At higher speeds following a Split S, you can feel the ailerons getting stiffer, which the fighter pilot would notice in combat.

Since we were at Avon Park, we used their bombing targets and set up for some simulated air-to-ground weapons delivery passes. The first one targeted a small building from about a 30 degree dive. Beginning at about 5,000', I kept an imaginary pipper on the target down to about 2500', and was really surprised how perfectly I could track the target as airspeed increased. There was absolutely no tendency to "banana" in the dive due to increasing airspeed, as I have seen on other airplanes. I really think a target could be accurately tracked to within one or two pipper widths, with very little effort.

From Avon Park, we headed over to Bartow Airport, which coincidentally was used to train P-51 pilots during WWII. We flew up initial at 250 kts for the left break, beginning at 1000' agl. At the break, I set the power at 25 inches and as airspeed slowed, set the flaps at 20. On the downwind, I pulled the nose up to slow below 150 and lowered the gear. At the base turn point, I had slowed to 130 and set the Flaps at 30. "Speed 130, Flaps at 30". Rolling out of final, I set Flaps at 50 and retrimmed for 110 on final. On short final, Lee had me bring the power back to almost idle, which I was sort of reluctant to do, since I did not know how fast the airplane would slow down. But it wasn't a problem, as the airplane has plenty of speed margin, even at 100 knots and idle power (recall that with Gear and Flaps down, I noted the stall in the 66-70 knot range).

What I was really pleased about is that the Mustang holds airspeed very solidly. As long as you are trimmed and have both pitch and power set, airspeed is wired. It easily holds 130 kts with Flaps 30, and 110 knots with Flaps full. The only thing that was unusual was convince myself to pull off power a little sooner.

Aeromed n°31 Sept 2008

You have a good feel for the runway when the gear touches down, because it is a bit compliant then steady once you're on the wheels. Pitch attitude for touchdown is nearly level, although Lee prefers just a touch nose up.

Now the dreaded question about the Mustang: Is it really dangerous on the go-around? It can be, unless you fly it with common sense and by the numbers. You've got a big problem if you instantly push the power up to 61 inches from slow speed, then at the same time retract the flaps (you lose lift) and retract the gear (operates slowly if you try to raise flaps and gear at the same time, which causes lots of drag), and then rapidly lower the nose to compensate for pitch up with flap retraction (causes gyroscopic yaw to the left when you are already holding a lot of right rudder). But if you put on about 46 inches, retract the flaps to 30, retract the gear, then bring flaps up again in 10 degree increments, trimming each time, it's a non-event. I did just that, and found the airplane to be very predictable, and react just as Lee described it. Altogether, I did two touch and goes and a go-around at Bartow, and a full stop at Kissimmee.

After flying the Mustang, (besides wanting to fly it again!), I found several reasons why the airplane was so effective in combat. First, it was very well designed. In the cockpit, controls and switches are intuitively placed so they can be used easily by feel and with minimum effort. The stick is long, but meets the hand nicely, and requires just the right displacement and force to quickly maneuver the airplane with minimum pilot compensation. Visibility is excellent, over the nose for sure, and notably to the side and rear. Trim controls are perfectly placed so the pilot can move the throttle and trim controls in minimum time with little movement on the trim wheels. Stalls give ample warning and a predictable break. Flaps are useful to increase turn rate at low speed. Aerobatics, as an indicator of combat performance, are easy to perform with great precision, as noted from the tail camera on the tape of our flight. During simulated air-to-ground weapons deliveries, the Mustang tracks with unusual accuracy. And finally, the airplane is very predictable in the traffic pattern, and like many WWII era airplanes, it stays wired on the numbers with the right combination of pitch, trim, and power.

While this might be just one pilot's opinion, there were scores of 19 and 20 year olds who were thrust into combat with little more than a few hours in the airplane. I studied essentially the same flight manual they did when I prepared to fly the airplane. The result for them was the same: a solid, predictable and lethal performer in the air that was easy to land when they were cold, tired, and a bit shaken with what they saw in combat. I can only speak about one fighter among many, but compared to a lot of fighters I have flown, I felt instantly at home in the Mustang.

If you can ride out the stormy weather there in Michigan, you might find some good weather ahead. Always remember to help your fellow pilot when the help is needed (particularly Jack Toman with his carburetor problems!). And with all the Young Eagle flying we do, remember to be very, very careful out there. Safety, as they say, is no accident.

Aeromed n°31 Sept 2008



L'AFFAIRE "CLEARKNEES" ou UN E-MAIL de TROP

Si la technologie dopée par l'informatique pléthorique a fait faire des bonds gigantesques dans le traitement chirurgical de la plupart des pathologies, il est des fois où à l'inverse, l'ordinateur et ses applications sont la cause d'affections physiologiques singulières. Pour preuve ! Voici ce qui est arrivé à votre humble serviteur qui, un jour comme certains autres, n'ayant pas de vol programmé dans la journée, s'est adonné avec fort bonne volonté d'ailleurs à ce pensum tentaculaire que sont les e-mails quotidiens. Belle invention, n'est-ce pas, que ce "courriel", mis comme chacun sait, pour **courrier électronique**. Je me demande tout de même comment on a pu s'en passer pendant deux siècles. Imaginez plutôt la guerre des Gaules avec quelques e-mails ... Pas sûr que Vercingétorix n'aurait pas refait la nique ou la tunique à Jules... Ou bien Bonaparte "cambronnisant" les Britanniques via l'électronique... « La garde meurt mais ne se rend point » Merde alors ! Ça aurait eu drôlement de la gueule en "Times New Roman" police 12 et caractères gras... L'histoire, en tout cas aurait déjà été écrite. Quant à son cours, il est probable qu'il aurait pris une toute autre tournure. Car tout de même, ces autoroutes à mégabits ne changent-ils pas insidieusement nos modes de communications et de pensées ? Je laisse le soin à chacun de se faire une petite idée sur ce thème ...

.....

« Alors Gérard ?

Comment vas-tu ? Cette opération ? Que t'est-il arrivé ? T'as voulu faire du sport ?

- Du sport ? Doux Jésus ! Tu as raison Roger; il n'y a pas plus grand sportif que moi !... ».

Et pourtant Dieu sait que je fais très attention dans mon canapé ! D'ailleurs, je n'ai jamais compris qu'on puisse tant aimer se faire mal. Parce que tout de même, le sport, ça fait souffrir, non ? Les sportifs ? Des vrais masos ces gens là ! Courir derrière les filles, passe encore, mais derrière une balle gonflée même pas à l'hélium ou derrière rien du tout d'ailleurs, là, je m'interroge. Il est vrai cependant qu'ils défilent tous les jours à la télé. Tu me diras, mon cher Roger, ce ne sont jamais les mêmes, certes. C'est sûrement qu'il doit y avoir un peu de casse parmi ces gens là. A moins que ce ne soit la prise d'EPO qui me rappelle la baudruche qu'on gonfle, qu'on gonfle et qui éclate... C'est bien pour cela que nous lui préférons dans le sud sa variante colorée : Eau Pastis Olives ingérable par voie naturelle et qui s'élimine tellement plus facilement.

En tout cas, j'ose à peine te raconter ce qui m'est arrivé de peur de me faire un peu chambrer et habiller pour l'hiver prochain... Parce que, dans l'instant, habillé, je le suis et pour longtemps !

En effet, étant à l'affût de toute nouvelle expérience, je me suis essayé à la vie politique locale au travers des dernières élections municipales, tout en sachant bien par ailleurs que le résultat allait être sans appel. Mais après tout, les situations de monopole m'ont toujours exaspéré, d'où mon inscription sur une liste d'opposition (évidemment !). Comme attendu, cette dernière s'est prise la veste du siècle, le malheur de certains autres ne m'ayant pas consolé pour autant. Que dis-je ? Une veste ? Non ! Un manteau, une pelisse, une pèlerine, une gabardine, une asthénosphère... bref de quoi couvrir tous les sportifs après l'effort pendant les JO 2008. Je n'aurai, pour sûr, pas besoin de faire les prochaines soldes.

Tu ne me croiras donc jamais si je te dis que le ménisque de mon genou gauche a déposé le biplan alors que j'étais en train de rédiger un e-mail... C'est ch... Non ? Comme dirait Jack Lang ! De quoi t'en mastiquer une crique, ça ! Pas vrai ?

Assurément, je pense que l'e-mail auquel je répondais méritait sinon un coup de gueule mais à tout le moins l'expression d'un certain énervement ou plutôt agacement dans le libellé de l'objection.

A nos âges, tu en conviendras, il est maintenant plus que certain que tout passage dans la zone rouge est irrémédiablement puni de quelques dommages... De fait, une rotation droite incontrôlée de la jambe gauche a été fatale au coussinet de bielle. Coussinet cassé, ménisque fracturé !

Oh certes, le truc avait quand même 50 ans et avait déjà à maintes reprises donné de sérieux avertissements en termes de contraintes limites dues à la fatigue des matériaux. Cependant, avec quelques contorsions qui n'avaient rien à envier au cirque de Moscou, le propriétaire du chapiteau arrivait, après un "cloc" sourd significatif, à remettre l'édifice en ruine dans une station debout.

Ça brinquebalait tout de même un peu mais ça tenait !

La Faculté m'avait toutefois prévenu !

« Vous jouez au dur avec vos genoux et vous vous croyez très fort parce que vous appliquez des solutions de mécanique industrielle à vos articulations ! Mais un jour, vous verrez, vous finirez sur une civière, aux urgences...

- mais Votre Honneur, ça va bien attendre la fin du 380, parce que là, ça ne va pas être possible, hein ! »



Don de voyance du praticien ou grosse expérience de ce dernier ? Le toubib avait raison !

Après moult tentatives infructueuses telles que roulades latérales sur la moquette cafardeuse de mon bureau et genouflexions simultanées, il fallut bien se rendre à l'évidence ; la canne pliable restait pliée ! Dès lors, l'aide devenait indispensable. Je venais de verser indiscutablement dans une catégorie de personnel dite "à mobilité réduite". Il fallut donc appareiller, au moins pour rejoindre le corps médical le plus proche. Aussi je fus pour quelques instants l'objet d'une solidarité toute collégiale flanquée cependant d'une bonne dose de raillerie. On allait transporter papy sur un "béo" ⁽¹⁾ ... Et ça vous fait marrer ça, hein !

Je me réinstallai donc sur ma chaise à roulette (celle de mon bureau) et m'en remis à la bonne volonté de mes chers collègues qui, arguant d'une urgence tout à fait subjective de la situation, me propulsèrent dans les couloirs du bâtiment des Essais en Vol vers le monte-charge le plus proche. La vitesse de décision étant atteinte, l'arrêt décollage fut initié et le "brake to vacate" ⁽²⁾ activé de sorte à ce que je me retrouve tel un vulgaire colis face à la porte coulissante du monte-charge qui allait fonctionner pour le coup dans le sens "descente-charge". Evidemment, un malheur n'arrivant jamais seul, cet ascenseur à mobilier d'intérieur donnait lui aussi quelques signes de fatigue et décida de "laisser ça là" entre deux étages... C'est ce qu'on appelle, vous le savez, la loi de la tartine beurrée, aujourd'hui améliorée avec un peu de confiture !

Pas de panique à bord, les trucs qui tombent en panne font parties de notre lot quotidien, même dans les niveaux de vol intermédiaires. De nombreux appuis sur les boutons du panneau de commande fit repartir le total ... mais dans le sens montée. Eh ben ! « On n'a pas le c.. sorti des ronces » pensai-je un court instant. Nous étions revenus à notre point de départ, la "gambette" toujours à l'équerre. Après une nouvelle tentative d'agacement des boutons, le monte-charge voulut bien reprendre du service et, après quelques hoquets successifs atteignit enfin le rez-de-chaussée. Sauvés !

Là, une voiture m'attendait.

Aeromed n°31 Sept 2008

Ne m'avouant pas immédiatement vaincu par la Faculté, je décidai de faire un détour chez Julie mon ostéopathe, rebouteuse incontestée, de la frange "mécano-nav" des Essais en Vol d'Airbus. Gentille, elle accepta le challenge entre deux rendez-vous, me prévenant toutefois que les chances de succès seraient voisines de zéro. Et Dieu sait qu'elle essaya pourtant, tirant, pliant, "rotationnant", heureusement que j'avais changé de chaussettes, pressant, roulant, mettez-vous sur le côté, massant ce qui restait de biologiquement viable dans cet organisme usé !

Vaincue, harassée, elle finit par rendre son tablier, désespérée. Mais rien que son tablier... tout de même !

Dès lors, une visite inopinée chez les spécialistes de la question devenait inévitable. Ré-embarquement donc immédiat dans le véhicule de la postale de jour pour une "évasan" ⁽³⁾, destination les urgences de la Clinique des Cèdres située sous la trajectoire d'envol des pistes 32 de Blagnac. Il vaut toujours mieux rester dans un univers connu sinon peu s'en éloigner... Cette clinique est par ailleurs plus communément appelée "Clinique du genou" ! C'est dire si je n'étais pas le premier.

Un peu d'histoire cependant. Comment cette clinique fut-elle affublée de ce sobriquet "Clinique du genou" ? A n'en point douter, ce label n'est que la vulgarisation du nom de son fondateur, un certain M."Dugenou" de toute évidence. De surcroît, ce nom est devenu au siècle dernier très courant dans la population française... Toutefois, vers la fin de sa vie, le pauvre et saint homme trop peu satisfait de son œuvre somme toute accomplie, voulut laver son âme pourtant propre et faire un dernier voyage de pénitent. Il abandonna comme tant d'autres le prie-Dieu et s'engagea sur la route de St Jacques qu'il parcourut ... à genoux ! Il mourut cependant en chemin et fut enterré là où il l'avait souhaité : sous les Cèdres près de la clinique où il avait englouti toute sa fortune ... Depuis ce temps là, la clinique "du genou" du sieur "Dugenou" est devenue la Clinique des Cèdres ⁽⁴⁾ ... spécialisée dans la chirurgie orthopédique et particulièrement celle du ... genou. Ce qui, pour ce qui me concernait dans l'instant me convenait tout particulièrement.

Ne prenez pas toutefois ce morceau d'histoire locale comme une vérité absolue, il se peut qu'il ait été un tantinet altéré par un esprit légèrement espiègle...

Me voyant franchir à cloche-pieds le sas des urgences, la charmante personne en charge de réceptionner les causes sinistrées ne put s'empêcher de pouffer (poliment toutefois) avant de s'enquérir du motif de ma visite.

*« Mais md'moiselle, m'dame, pardon ! J'chu coincé du genou et je souffre atrocement !
- Atrocement ? Hum ! Bon, asseyez-vous là dans la salle d'attente. On va ouvrir un dossier. »*

C'est fou comme on n'est jamais pris au sérieux lorsqu'on rejoint le service des urgences d'un établissement hospitalier autrement qu'à l'état de kit sanguinolent momifié sur une civière. En conséquence, j'ai bien senti que compte tenu des couleurs peu conventionnelles de certaines autres personnes visiblement pas venues ici par hasard, ma prise en charge par les thérapeutes n'allait pas être immédiate. « C'est toujours meilleur quand on attend ! » disait le vieux monsieur à son prétendant gendre en lui offrant un morceau de camembert ...

En l'occurrence : bof !

Toutefois, après de longues et donc bonnes minutes d'attente, je tombai par le plus grand des hasards dans le champ de vision d'une très jolie blouse blanche surmontée d'une chevelure d'un blond étincelant donnant un relief sans faille à un sourire non moins éclatant. Mon charme avait agi, on allait s'occuper de moi. Cette charmante personne que j'avais d'abord prise pour une infirmière très à l'écoute de ses patients n'était autre que le chef de service des urgences de cette clinique ⁽⁵⁾. Alors là, plus de doute, j'étais sauvé.



Quelques questions plus tard, j'avais un ticket ... pour la radiologie. Mon cher et jeune collègue Mikaël, qui ne m'avait toujours pas abandonné depuis notre arrivée réquisitionna un fauteuil roulant et reprit avec grand plaisir sa fonction de pousse-malade à la méthode Scuderia. Le machin ne roulait fort heureusement tout de même plus très bien, c'est grâce à cela que je suis, je pense, encore en mesure aujourd'hui de vous raconter cette histoire... Il faut bien que jeunesse se passe !

La radiologie, quelle belle invention ! Mais tout de même là, considérant la dose de rayons absorbée par mon genou, il n'est pas à la veille de se voir grignoter par le crabe. En effet, après que l'un des opérateurs radio m'ait dit « Mais, je vous ai vu à la télé, vous ! », je pense avoir obtenu plus que mon compte de clichés de mon articulation grippée. Il ne s'agissait pourtant, en revanche que d'une première étape dans l'introspection de mon assemblage rotulien déglingué.

Avec la consigne d'attendre bien sagement l'analyse et les résultats de la séance photos, je regagnai à nouveau la salle d'attente sur mon véhicule à deux roues motorisé par mon cher Mikaël. Trente minutes plus tard, on m'apporta une grande enveloppe blanche et on me pria d'aller rejoindre avec elle les urgentistes qui allaient à n'en point douter statuer sur mon devenir immédiat.

« Vous allez me débloquer ça, n'est-ce pas ? Réclamais-je aux dignes représentants de la Faculté en admiration devant les clichés de ma jointure coincée.

- *Que nenni ! Vous avez un blocage méniscal intérieur et il semble qu'un morceau de votre cartilage ait été épris de liberté. Il faut qu'on le localise avant d'entreprendre la marche à suivre. Vous n'êtes pas allergique à l'iode ?*
- *A l'iode ?? Pourquoi me posaient-ils cette question ? Qu'est-ce que l'iode avait à faire dans cette histoire ? Pour moi, l'iode, c'est le truc qu'il y a dans l'air de la plage et qui fait bronzer. Dans l'instant, il n'était nullement question de bronzage et encore moins de plage...*
- *Parce qu'on va vous injecter un produit iodé dans le genou afin que le scanner puisse y voir quelque chose !*
- *Parce que... ? Il faut que je ... ?*
- *Oui vous allez immédiatement refaire un petit tour en radiologie. Le scanner vous attend »*

Tudieu, Ventre saint-Gris ! J'allais retourner là d'où je venais. Hélas, Mikaël, ayant un rendez-vous important, avait été obligé de m'abandonner à mon triste sort. Une charmante infirmière me prit alors en charge et m'amena dans l'antichambre du scanner. Je faillis avoir une véritable attaque lorsque je vis arriver, armé d'une énorme seringue équipée d'une encore plus énorme aiguille, un praticien tout sourire de l'effet immanquable que l'ustensile avait eu sur moi.

« M'sieur ! J'aime pas les piqûres, Booouuuuhhh !!! » Je n'eus pas le temps d'exprimer plus mon désespoir, à moins que je n'ai perdu connaissance... Je sentis alors s'écouler dans mon genou un liquide tout chaud. Assurément c'était l'iode car ça bronzait à l'intérieur.

Un fois ainsi rempli, je fus acheminé vers la salle du scanner. Ah oui ! Il faut quand même que je vous dise qu'à chaque étape, il me fallait enlever mon pantalon puis le remettre. Je me suis vraiment cru un instant au CEMPN ⁽⁶⁾ où l'on prend un malin plaisir à vous faire jouer les chippendales à maintes reprises. Un vrai bonheur lorsque vous avez un de vos membres sustentateurs plié à l'équerre. Toujours est-il que je me retrouvais allongé au centre de ce blanc et gros anneau digne des bricolages d'anticipation de Blake et Mortimer... Alors que la machine découpait mon genou en tranches photographiques, je me suis surpris en train de déchiffrer tous les pictogrammes de l'écran placé sur celle-ci et plus particulièrement les valeurs des coordonnées géographiques de la découpe en cours. Si je ne pouvais qu'être admiratif de cette technologie, je me suis tout de même demandé quelle pouvait bien être l'utilité de présenter toutes ces informations au quidam quelque peu diminué gisant sur le chariot mobile sinon de lui occuper l'esprit.

Aeromed n°31 Sept 2008

Bref ! Vers $x = 5$ et $y = 7$, la machine rendait son verdict. La médecine venait de faire un bond de géant pour l'humanité et allait peut-être bientôt permettre de faire un petit pas à l'homme que je suis ⁽⁷⁾ ...

L'heure était maintenant à la prise de décision. L'étude du cas fut sans appel.

« *Il faut opérer ! M'asséna le chirurgien qui venait de prendre l'affaire "Clearknees" en mains.*

- *Naon !!??*
- *Si !!!*
- *Rhaaaah !*
- *Oui ! »*

Rendez-vous fut donc prit avec ce monsieur qui semblait vraiment en connaître un morceau sur la question. Après moult coups de téléphone quant à la disponibilité et la préparation du bloc opératoire (passage de la serpillière sans doute) et de celle de l'anesthésiste, nous décidâmes d'un commun accord que l'intervention des forces de médecines sur ma personne serait planifiée pour le mardi suivant. Je ne rentrerai en clinique que la veille au soir vers 18h00 après un passage obligé dans le bureau du réparateur afin d'y recevoir les dernières explications avant l'intervention programmée.



Le jeune anesthésiste désigné quittait justement sa permanence au moment où son téléphone sonna. Il fut immédiatement prié de bien vouloir venir me faire l'entretien pré-opératoire. Vachement sympa tout de même d'accepter cela sans broncher... C'est ainsi que nous fîmes connaissance dans la kitchenette des urgences où le questionnaire allait être rempli au milieu des miettes de pain, preuve que certains membres très honorables de la Faculté en consomment... J'ai pensé un instant à ces moments cocasses où de nombreuses informations transitent aussi dans le département des Essais en Vol via notre kitchenette bien à nous. Finalement, les opérationnels quels qu'ils soient ont toujours aussi peu de temps pour les réunionites et baratinoseries dans de somptueuses salles de réunion... Seule l'efficacité compte. Nous sommes convenus en outre d'une intervention sous anesthésie générale. Après tout, j'avais du sommeil en retard. Ce dodo supplémentaire allait pallier ce déficit.

En outre on m'affubla, afin de me rendre un chouïa d'indépendance, d'une paire de cannes anglaises réglables en résine bi-injecté à bouton intérieur anti-bruit; le nec plus ultra de ce type de béquilles. Pourquoi anglaises ? Je n'en sais fichtre rien sinon qu'il semblerait d'après les résultats de certaines recherches que ces cannes aient été inventées dans la seconde moitié du XVIII^{ème} siècle pour faciliter la promenade des anglais au milieu des mendiants entre Nice et ...Cannes ⁽⁸⁾ Très forts, ces anglais, très très forts !

Après trois jours de supplice où je tentais tout de même nuit et jour sans relâche de débloquer cette p...n d'articulation, je me rendis vers 18h00 dans le bureau du praticien pour le briefing prévu sur la manière dont il allait procéder.

Très simple ! Vous allez voir.

Sur son bureau trônait au milieu d'un tas de nonos, une maquette pédagogique à l'échelle un d'une articulation du genou.

« *Vous voyez, me dit-il, c'est comme avec mon bout de crayon, si je le mets là, eh ben ça bloque ! Et vous, vous avez un fragment de ménisque qui s'est détaché et qui fait comme mon bout de crayon.*

- *Incontestablement limpide, docteur ! Et qu'allez-vous faire ?*
- *Une arthroscopie !*
- *Euhhh oui, et quesaco une arthroscopie ?*
- *Simple ! Je perce un trou d'un côté pour rentrer une camera et un autre de l'autre côté pour y introduire l'outil qui permettra de retirer le fragment*

- *En somme, un boroscope ⁽⁹⁾ d'un coté et une pince à sucre de l'autre et le tour est joué, c'est cela ?*
- *C'est cela même ! A demain matin ... »*

Plus précis et plus efficace, tu meurs ! Maintenant incollable sur la pathologie du genou qui coince, j'allais tout claudiquement rejoindre le troisième étage de l'hôtel hospitalier où l'on m'avait préparé une chambre... chez les dames ! Je n'avais pourtant demandé aucun de traitement de faveur. De toute évidence, le proverbe « Nécessité fait loi » prenait ici toute son importance. En effet le surbooking évident de la zone "mâles" avait décidé de mon sexe sur le registre des entrées. Je demandai tout de même que fut préservée ma pudeur et conséquemment, celle de ces dames ou demoiselles d'ailleurs. On transforma donc dans l'urgence et avec l'accord du locataire une chambre simple en chambre double du coté des hommes.

Maintenant confortablement installé sur mon lit orthopédique aux multiples réglages télécommandés, j'assistai impuissant au passage en revue de toute la misère du monde par notre Claire Chazal nationale tout de Channel habillée, lorsqu'une infirmière entra en brandissant dans ma direction une superbe tondeuse électrique de coiffeur.

« Il faut que je vous rase ! Me dit-elle sur le ton de la victoire

- *Je vous demande pardon ?!*
- *Oui, c'est le protocole pré-opératoire. Il faut que je vous rase ... la jambe !*
- *Ouf ! Si ce n'est que la jambe, faites donc !*
- *C'est bien le genou droit, n'est-ce pas ?*
- *C'est-à-dire que moi, j'aurais plutôt vu ça à gauche, voyez-vous ?!*
- *Alors on rase à gauche...» Pas contrariante, madame l'infirmière mais tout de même un peu approximative...*

Si la période électorale dont nous sortions avait, à n'en point douter, un peu assuré la confusion dans les genres je pense cependant plus à une nouvelle erreur sur le registre. Assurément, les dames devaient être consignées sur les pages de droite.

La dame en blanc commença donc bien consciencieusement un fauchage bien centré sur le genou. Mais lorsque le rayon de l'aire de débroussaillage atteignit un lieu que j'entendais préserver de toute action punitive à la José Bové, je lui fis tout de même part de ma réserve.

« C'est le protocole ! » Me dit-elle, coupant court...à toute nouvelle négociation. Je sais pourquoi je n'ai jamais été un fan du protocole quel qu'il soit... Rasé de près, je n'avais plus qu'à m'enduire d'après-rasage. Ce qui fut fait sous la forme d'une douche à la "Bétadine", un truc pas possible à la couleur marron de l'iode et qui mousse cependant.

Il était déjà tard. Mon collègue de chambre venait de sombrer dans un ronflement de bienheureux mais toutefois d'une intensité que j'aurais volontiers atténuée si la bienséance déontologique entre patients ne me l'avait interdit.

Les dés avaient été jetés. Je n'avais plus, moi aussi, au cours de cette première nuit sur ma couche mécanique qu'à me laisser glisser dans un sommeil attentiste d'un petit déjeuner qui ne viendrait bien évidemment jamais. L'heure incontournable du jeûne pré-opératoire allait sonner à minuit pétante ! Le potage clairnet de la Sodexho avait depuis belle lurette pris le chemin de l'oubli...

Vers sept heures, le fracas incessant des chariots du room service matinal me sortit de mon sommeil. Perdu dans un rêve où à l'instar de Neil Armstrong sur la Lune je franchissais la Garonne en un seul bond, une nouvelle dame en blanc me ramena à la dure réalité en me glissant un gentil « on va s'occuper de vous » tout en servant son bol de café crème à mon voisin de chambrée sur le départ. Alléché par le fumé du café je confesse que j'aurais volontiers rompu ce vœu de jeûne temporaire. Je n'eus cependant point à le faire car une autre dame en blanc arriva avec un autre chariot bling-blingant afin de m'implanter une perfusion. Pourquoi ? Je n'en sais fichtre rien mais je continue de faire confiance à la Faculté.

Oui mais « j'aime pas les piqûres, m'dame ! Rhaaaahhh !! »

Pas eu plus le temps de crier ma profonde détresse, je me retrouvais "en perse" au bout d'un flacon accroché à un porte-manteau à roulettes qui me délivrait goutte après goutte un liquide transparent assurément garant de ma survie.

J'avais bien sûr au préalable revêtu, pour seule parure, cette magnifique blouse bleue très seyante des condamnés au bloc opératoire. Vous savez, cette fameuse tunique qui se referme et s'attache tellement facilement par derrière qu'elle laisse à la contemplation universelle les deux morceaux charnus de votre hémisphère sud... Dur, dur de ne pas être un mannequin !

« On viendra vous chercher vers midi ! » Saperlipopette ! Encore en plein déjeuner virtuel ! Effectivement, vers midi moins des fritons, heure de Brunswick, je débutais ma descente et mon approche vers le bloc. Là, plus de dames en blanc mais toute une population d'hommes et de femmes en bleu. Je tentais donc de me fondre dans cette masse monochrome mais, compte tenu de ma position horizontale, je fus vite repéré. On s'intéressa donc rapidement à mon bras gauche dont on débrancha le tuyau de la perfusion pour y rebrancher un autre truc qui de toute évidence me fit perdre toute connaissance. Dodo général et amnésie totale. Il y aurait dans ma vie un morceau que je n'aurai pas vécu en même temps qu'un morceau de mon genou qui allait disparaître.

Je ne me souviens que de mon réveil lorsque, à nouveau dans ma chambre et pris d'un besoin soudain, je me surpris à marcher vers le lieu de soulagement accompagné d'un nouveau porte-manteau à roulettes sur lequel on avait suspendu une autre bouteille d'un cru différent, assurément.

Miracle de l'orthopédie... N'est-ce pas formidable de se voir ainsi libéré en un tournemain de cette incapacité soudaine à pouvoir se déplacer de manière autonome ? Un petit trou de chaque côté du genou pour une mobilité redevenue parfaite, autrement dit : deux petits trous et puis s'en va... Merci à vous hommes et femmes de la médecine et de la chirurgie qui rebattez quotidiennement des monuments en état de sinistres avancés. Merci à vous infirmiers et infirmières qui prenez soin de nous et de nos bobos avec plein de sourires et de gentillesse et aussi avec plein de pansements tout blancs quasiment inamovibles...

Le lendemain matin, après une nuit parfaite et un petit déjeuner réglementaire, j'eus à nouveau le loisir de rencontrer mon cher chirurgien. Celui-ci, visiblement assez satisfait de son œuvre et tel un confesseur, m'infligea tout de même une dernière pénitence.

« Afin de prévenir tout risque de phlébite, vous porterez des chaussettes de contentions pendant quinze jours et vous aurez une piqûre de "Lovenox" (anti-coagulant notoire) dans le ventre une fois par jour !

- Mais m'sieur, j'aime pas les piqûûûreeeuuhh !!... et dans mon ventre si doux en plus. Boouuuuhhh ! »

Ainsi en avait décidé l'Académie de médecine, ainsi fut fait ! Je ne m'appesantirai pas, par égard pour la bienséance vestimentaire qui reste toujours pour moi un profond mystère, sur le port d'une paire chic et choc de chaussettes de contention à prix fou seulement pour la Saint Valentin. En revanche, pendant toute la période de point fixe post opératoire qui m'était imposée, je fus victime d'une persécution quotidienne de la part d'une IDE (infirmière diplômée d'état). Aussi, chaque matin celle-ci m'injectait une petite dose d'énoxaparine (héparine) dans la partie la plus tendre de mon abdomen qui comme chacun sait est à l'origine de mon léger centrage avant. Parisienne d'origine, je persiste à penser vraiment qu'elle s'identifiait, avec un plaisir non contenu dans son geste sarcastique, au "Poinçonneur des Lilas" si cher à notre Serge national, poète aujourd'hui disparu. Conséquence inévitable de ces perçages à répétitions dans ma peau de bébé comme disait ma Maman, ma bedondaine prenait tantôt la couleur du schtroumpf grognon, tantôt celle du bonnet de la schtroumpfette ... Le dixième jour, j'étais en mesure de lancer le vernissage d'une nouvelle œuvre de Vermeer.

Aeromed n°31 Sept 2008



Les piqûres s'étaient arrêtées. L'infirmière partait en vacances. Les pansements tenaient bon et ne seraient retirés qu'au dix-septième jour. L'arrêt de travail prenait fin au quinzième jour correspondant exactement, curieuse coïncidence tout de même, au terme fatidique échu de la validité de ma licence "Essais". Dès lors, un passage obligé par le CEMPN s'imposait.

Le premier avril, jour de farces s'il en est, j'allai donc tout guilleret rencontrer mes amis soldats militaires médecins chefs de l'Hôpital Robert Picqué de Bordeaux. Evidemment, ce qui devait arriver arriva. Le chef généraliste (celui qui regarde si tout est bien là, même ce qui ne sert pas à piloter...) faillit succomber à une crise du mal du macaque lorsqu'il découvrit l'énorme pansement moins blanc qu'au début de l'histoire recouvrant mon genou gauche.

« Eh oui, mon Major Colonel chef ! Une petite arthroscopie de rien du tout, il y a tout juste quinze jours !

- *Mais ! Habituellement, c'est six semaines d'arrêt pour ce motif !*
- *Six semaines d'arrêt ?? A la rigueur chez les militaires, je veux bien mais voyez-vous, mon Amiral, dans le privé, là où je sévis et "oùsqu'on" n'est pas payé par le contribuable, c'est quinze jours. D'ailleurs, j'y retourne immédiatement, na !*
- *Mouais, bon ! C'est bien parce que c'est vous ! »*

« Moi ou un autre, m'en fiche ! Mets un "Apte" et signe en bas à droite, mon Général, et on n'en parle plus » Pensais-je tout bas quand même...

Après avoir bien vérifié que ma jambe pliait dans le bon sens et au bon endroit, le militaire vaincu par les prouesses de ses collègues civil signa une fois encore le précieux feuillet jaune.

Ouf ! J'étais allé partout, de la prise de sang au spiromètre, de la bascule (toujours aussi fausse...) à « Cachez l'œil gauche avec la spatule ... », de « Dites AAAH... » à l'électrocardiogramme, de « Vous avez toutes vos dents .. » à « Faites pipi dans le gobelet ... » Partout, vous dis-je. J'avais tout fait. Il ne me restait plus qu'à récupérer ma jolie licence bleue ornée d'un nouveau tampon et les certificats associés et j'allais regagner mon Toulouse à moi par l'autoroute truffée de ces saletés de radars. Mais Il fallait bien que quelque chose merdât à ce moment là. En effet, une pelle mécanique jaune, donc non militaire, ne trouva rien de mieux, à l'instant où les machines allaient accoucher de mes précieux formulaires pré-remplis afin que le tenancier des lieux appose sa signature, que de sectionner les câbles d'alimentation en électricité de tout l'hôpital.

Là : soupir ! Gros soupir ! Parce que la Faculté militaire sans électricité, c'est comme EADS sans son cours de l'action, ça ne fonctionne plus, mais alors plus du tout ! La cabane était donc sur le chien.

Seul un onduleur fournissait quelques watts salvateurs à des équipements de première nécessité comme le fax/photocopieur par exemple !? Mais hélas, plus d'informatique, donc plus d'e-mail et donc pas de genou cassé non plus, certes !... Cependant, c'était par cette voie devenue au cours des ans unique que les résultats des prises de sang devaient arriver sur l'écran du médecin chef colonel.

Diantre ! Comment allait bien pouvoir faire ce dernier pour me libérer sans utiliser de formulaire informatisé et au préalable pris connaissance de mon analyse hydraulique ? Question qui nécessita tout de même un bon brin de négociation. Arguant que je n'allais pas mourir tout de suite même si mon sang charriait quelques impuretés (ce qui restait à prouver) je dus user de toute ma capacité de persuasion pour convaincre la "golden pentagonalonnée attitude" locale de bien vouloir s'engager de sa plus belle plume. Elle le fit cependant, un tantinet à contre cœur (je l'ai bien senti..) et un chouïa sous la contrainte, j'en conviens. Mais après de longues minutes d'attente où toute la population résidente priait pour que la lumière fut, à l'aide d'un stylo bic tout simplement et sur un formulaire préalablement "blancotté" puis passé à la photocopieuse fonctionnant encore, le "APTE" tant convoité accompagné d'une signature fut enfin orthographié.

Aeromed n°31 Sept 2008

Enfourchant ma puissante monture terrestre hyper taxée car complètement pas éco-efficace du tout, je m'enfuyais une nouvelle fois de ce CEMPN sans me retourner et sans demander un reste quelconque car je me doutais bien qu'une once de remords pouvait toujours prendre naissance sans plus tarder dans le microcosme que je venais de quitter.

Maintenant hors de portée d'un spéculatif pourvoi du service de santé des armées, je m'arrêtai quelques dizaines de kilomètres plus loin afin de déguster, en parfait pied de nez aux analyses de sang qui ne m'avaient pas été commentées, une véritable andouillette de Troyes labellisée AAAAAA ⁽¹⁰⁾. Il en allait de la (ma) coutume après un passage dans ce centre d'expertise médicale.

A Toulouse, ma mail box saturée de 380 e-mails m'attendait ...!

AAA

- (1) Béo ou béot : Chariot à quatre petites roulettes qu'on glisse sous la (ou les) roue(s) des planeurs de sorte à pouvoir les déplacer latéralement dans leur hangar et optimiser ainsi la place disponible afin d'en "ranger" le plus grand nombre.
- (2) Brake to vacate : Freinage avec objectif. Ce nouveau concept, à l'étude et en essais chez Airbus permet à l'équipage de sélectionner la bretelle d'évacuation de la piste la plus appropriée après l'atterrissage. Le taux de freinage est alors automatiquement calculé avec les indications de sauvegarde si besoin en était et le freinage résultant adapté de sorte à ce que l'objectif soit atteint. On estime, avec ce système, à 20% le gain sur la durée de vie des freins.
- (3) Evasan : Évacuation Sanitaire
- (4) Clinique des Cèdres : Clinique de la banlieue toulousaine spécialisée dans la chirurgie et la rééducation orthopédique et particulièrement celles du genou.
- (5) En la personne du Docteur Anne Baud Anduze fille de Pierre Baud ancien patron des Essais en Vol d'Airbus et qui décolla pour la première fois l'A 320 et l'A 340
- (6) CEMPN : Centre d'Expertise Médicale du Personnel Navigant.
- (7) Neil Armstrong en posant le premier pied sur la Lune : « *C'est un petit pas pour l'homme, mais un bond de géant pour l'humanité.* »).
- (8) Pas sûr que tout ceci soit exact ...
- (9) Boroscope : permet de faire passer une caméra dans de petits conduits. Généralement celle-ci est fixée au bout d'un flexible permettant ainsi la visualisation d'endroits inaccessibles. Ce système est souvent utilisé en aéronautique pour observer les composants à l'intérieur des réacteurs par exemple.
- (10) AAAAAA ou 5A : Association Amicale des Amateurs d'Andouillette Authentique

Mémoire en roue libre !

Deuxième partie

Il partait en avion mon papa, pour son travail.

"Toi, tu apprends à lire et à écrire, moi je fabrique des usines, des verreries, comme celle de grand père.

Tu vois, comme je travaille bien, on me demande partout dans le monde pour en construire d'autre, comme la nôtre ou en améliorer les installations existantes.

- Mais tu pars souvent Papa. C'est trop long !... Si tu ne travaillais pas bien on serait toujours ensemble et on pourrait faire plein de choses, on pourrait jouer ! Tu me ferais une cabane.

- C'est vrai, mon petit bonhomme ! Comment t'expliquer tout ça. Après ton bain on verra...

Propre comme un sou neuf, je ne pensais plus à rien et sautais dans le baquet de ma monoplace pour quelques tours de corridor ! Maman craignait le pire, les accrochages avec tout ce qui dépassait, les traces de pneus sur le marbre noir ciré aux balais en fonte et le parquet reluisant ! D'autant que mon petit frère était mon Challenger !

Elle, Maman, préférait nous voir dehors pour faire nos courses...

Alors on prenait des balais ou je ne sais plus quoi et on traçait des routes dans le gravier fraîchement ratissé par les jardiniers. Ca roulait bien ! ! ! !

Nos petites jambes poussaient sur les pédales qui actionnaient le vilebrequin et on fonçait à tout allure. Nous avions des pannes moteur. C'était soit la faute d'un loup ou pire (parce que j'aimais bien les loups) une feuille. Alors, on sortait de la voiture, soulevait le capot, retirions la feuille ou le loup, et, chose extra ordinaire, le moteur repartait pour quelques tours. Oh, les garçons, vous faites trop de bruit, les autos ne font plus de bruit maintenant !

C'était Mamie qui nous disait cela surtout quand nous étions sur la table à jouer avec nos Dinky-Toys. Tous les bruits de moteurs y passaient. Surtout les plus bruyants, bien sur.

C'était tellement bien !



Ma première monoplace et, 13 ans plus tard, ma première course de côte. Toujours aussi décidé !

C'est « qu'à l'époque » pour lustrer un marbre du corridor, il n'y avait rien que l'huile de coude pour réussir !

Chez nous on avait tout : un aspirateur Hoover. Il ressemblait à un balai à moteur.

J'aimais bien en vider le sac plein de poussière qui pendait sous son manche. Mais j'avais pas le droit.

Le frigidaire ? C'était un... Général Electric Leonard 4 étoiles et la machine à laver que maman n'a jamais utilisé portait le même nom que l'aspirateur, avec des rouleaux essoreurs qui ont servis dans les films pour étrangler ou faire peur aux bandits...

Le dîner pris dans la petite salle à manger, quelques câlins en musique sortis de la TSF ou du pick-up, et on filait au lit, ma grande sœur, mon petit frère et moi après avoir embrassé Papa et Maman. Malvina nous couchait chacun dans notre petit lit cage. Claire avec Truddy sa poupée à trois têtes, Toto avec 'Tisinge » et moi avec gros-Gus ! N'oublie pas la veilleuse. Qu'est-ce que je l'aimais bien mon Gros-Gus. .. Je l'ai toujours. Vite au lit. C'est qu'il fallait aller à l'école le lendemain. C'était bien !

Claire (ma sœur) était toujours première et mademoiselle Brabant l'aimait beaucoup. Moi, j'étais dans la classe de «ma sœur Léontine » Pas plus grande que moi, un peu plus quand même n'exagérons rien, gentille comme une maman. Je travaillais bien comme un bon petit de cette époque. On faisait des coloriages, du tissage, de la charpie pour les pauvres, du dessin et on apprenait à lire et à écrire.

La guerre était toujours en arrière plan (la WW2, j'entends) et on jouait à la guerre, les avions iiiiiiiaaaaaooonnnnwwww, TATATATA etc... et les Panzers, et les camions avec leur grands volants de direction, les chenilles, les canons comme celui des D... dans leur jardin.

Et ce fut la distribution des prix à la grande école qui avait une scène avec un vrai rideau. Je ne me rappelle plus exactement ce que voulait dire la pièce ou nous jouions, mais moi j'étais un lapin !...

Le seul dont une oreille tombait toujours.

Mais il y avait aussi des sapins qui représentaient la forêt. Plantés-là sans bouger. Les lapins, eux, bougeaient et allaient partout. Le chasseur avait un fusil, le renard est mort, le canard est toujours vivant.

A la fin de la représentation Le Photographe a tiré des portraits. Vous voyez bien que je n'ai qu'une oreille. L'autre devait chercher autre chose que des bruits de cancan ! On pouvait garder nos costumes. Ouai ! Allez les bleus ! ! ! !... Pourquoi ?

Un jour, je ne sais plus du tout quand, Papa m'a conduit à la grande école, l'école des Frères, là où on a fait la distribution des prix. C'est mademoiselle Elisabeth qui était la maîtresse. Elle était belle ! Blonde ! mince ! Gentille ! Jeune !

Son papa était le directeur de la grande école. Grand, brun, avec de grosse lunettes comme celles de grand' Père, gentil et en blouse grise. J'y retrouvais des petits garçons de l'école communale que je croisais à la ducasse. A la récréation on hurlait : allez les bleus, allez les rouges. Je ne sais pas pourquoi, mais je hurlais aussi avant d'aller faire pipi dans les latrines.



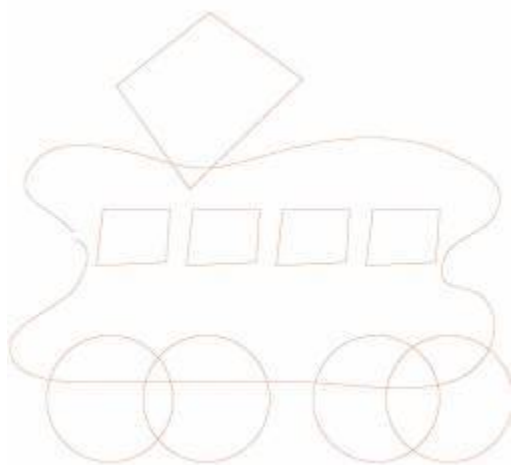
Dans la salle de classe divisée en 3 rangées, il y avait 3 cours différents ; 1 rangée par classe. Un jour, rentré à la maison, j'ai dit à mes parents que c'était facile à l'école. Les troisièmes (près de la fenêtre) avaient de la chance. Quelques jours plus tard, j'étais en seconde, moins loin de la fenêtre. Peut-être que je pourrais voir les avions ?

Le soleil était toujours là. Je ne sais vraiment pas pourquoi. Tous les matins, les cheveux bien gominés (que ça faisait mal) et parfumé à l'eau de Cologne, je partais à l'école en passant par le chemin de fer pour imiter les grands. Faut le dire à personne, mais j'ai mis des cailloux sur les rails pour que le train déraile. C'est jamais arrivé. J'aurai bien voulu voir un train de tout près. Et s'il avait déraillé, peut-être qu'on me l'aurait donné !

Claire (ma grande sœur) voulait que je dessine un train comme ça parce que moi je dessinais un train de guerre, c'est laid. Moi je ne trouvais pas. Claire avait une forte emprise sur moi à cette époque, dans l'ancien temps. C'est pour cela peut-être qu'inconsciemment je voulais faire dérailler les trains, comme pendant la guerre...

-Explication par dessin.

Aeromed n°31 Sept 2008



Train de Claire....



Mon train . De guerre !!! ???

Mais voler en avion, ça doit être bien ? Pas besoin d'étendre les bras pour simuler les ailes, pas besoin de se racler la gorge pour simuler le bruit du gros moteur, pas besoin de courir pour simuler la vitesse, pas besoin de se fatiguer pour avoir l'image de ce que l'on voit à travers la canopé.

Les années passèrent au rythme des saisons. La neige l'hiver. On allait à l'école en traineau, Tonton Francis faisait du ski derrière la voiture avec d'autres copains ? La voiture équipée de chaînes à neige, nous à l'arrière ou dans le coffre pour faire du poids (!), les fenêtres ouvertes pour dire à papa ou au chauffeur si on avait perdu un skieur (!) et on passait la journée à sortir les voitures du fossé, à attendre les skieurs tombés rechausser leurs skis... Les enfants, reculez ! C'est dangereux !

On mangeait la neige collée à nos gants de laine. Quels souvenirs, ces moments-là !

Dès les premiers jours du printemps, nous portions des chapeaux pour nous protéger des rayons du soleil, on mangeait tout ce qui était produit par le potager, le verger. Les fraises à ne plus savoir qu'en faire. Cerises, légumes.

Le lilas tous les jours ficelé dans nos petites mains pour offrir à nos gentilles et adorées maîtresses d'école ou un gros bouquet de pivoines, de marguerites, que sais-je encore. Plaisir d'offrir.

Quel bonheur ! On se pliait en quatre pour faire plaisir aux parents, à la maîtresse, au magasin quand on allait chercher, le pain, la viande ou autre chose. Le pharmacien aussi et Monsieur le Curé.

L'été, il faisait chaud. Moi la chaleur je ne m'en rappelle plus, mais pour moi, l'été c'était le Touquet. Malvina – la bonne- repartait au Bassin-Rond, et nous attendions Alberte ou Cécile qui la remplaçait, pour partir au Touquet. Une expédition. C'est à partir de leur arrivée que nous nous sentions en vacances. On ne se sentait plus !... Enorme le plaisir, le bonheur, la vie. Cette vie, je la ressentais dans le ventre, les muscles de mes petits bras, de mes jambes. Elle faisait BOUM. C'était la JOIE TOTALE.

La Plymouth chargée à raz bord. 250 à 300 km de pavés.

Fourmies, Landrecies... Une halte quelque part pour manger un cornet de frites servi dans une page de journal local. L'arrivée le soir nous réveillait et pendant que les parents et la bonne assommés, déchargeaient la voiture, nous, mon petit frère et moi, plongeons dans les placards à jouets restés un an, seuls dans la villa humide et froide.

Les matelas glacés ne nous empêchaient pas de nous endormir comme des minous exténués par une journée de découvertes et nous nous réveillions trop tôt pour les parents enfin en vacances !

La plage, la mer, le sable, les amis de tous les ans. Le bateau à moteur de papa qu'il fallait aller chercher au chantier où tout sentait le bois, la corde, le goudron, la peinture, l'huile.

Et puis le tennis. Et les avions, on peut aller voir les avions ?

Ca c'était quand il ne faisait pas beau. Trop de vent. Pas possible d'aller à la plage.

Alors avec Mamie, la bonne, la poussette pour Paul-Henri, nous partions à pieds à l'aéroport.

C'est à dire que nous avions une villa de laquelle on pouvait voir passer les Bristol 170-Freighter.





Et que je sois n'importe où, dans n'importe quelle situation, même en flirtant à 18 ans etc... avec les jolies filles en vacances au Touquet, je levais les yeux en directions des avions qui décollaient ou atterrissaient. Forcément, ça durait toute la journée ! Ah ! que c'était bon !

A la plage, à la piscine, sur le voilier, sur le mono-ski derrière le Riva, dans la forêt main dans la main, à cheval ou en voiture, je cherchais l'avion.

Flash-back.

Et un jour, Papa nous emmena chez des amis à Paris. L'un d'eux avait un avion. C'était sur l'aérodrome de Chelles. Paul-Henri, mon petit frère s'est assis sur mes genoux dans un tout petit avion, Style Jodel D112.

Le moteur démarrait à la main. Essence ! Contact ! Le gars lançait l'hélice et le moteur pétaradait. J'ai perdu cette formidable photo.

Un ou deux tours de piste... C'était merveilleux, inoubliable ; la preuve !

Sauf que je me rappelle que Toto se dressait sur ses petites jambes pour mieux voir et me pinçait les fesses entre le siège en bois et les siennes.

Je n'ai rien vu et j'avais mal aux cuisses ! ! ! Je me rappelle tout et tout.

Et puis un jour, je ne sais plus pourquoi, on est partis pique-niquer à Laon.

Planeurs. Attention au câble ! Quelle journée.

D'ailleurs on venait souvent à Laon pour être avec les copains de Papa qui volaient avec des planeurs.

Première expérience en Asie ou quand le hasard fait bien les choses...

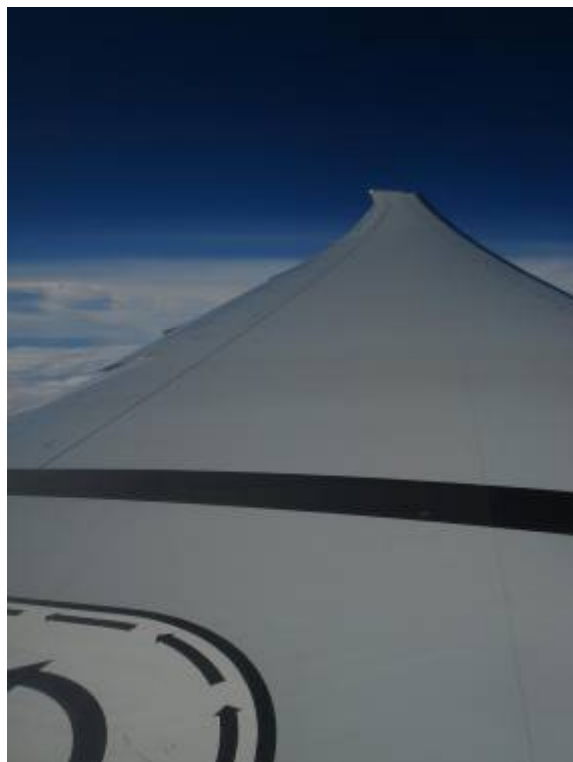
Mon chef vient me chercher, Claude, « ça t'intéresserait d'aller travailler sur un avion à Singapour ? » Michel ne peut pas pour des raisons familiales, et comme que tu as des connaissances sur ..., j'ai pensé à toi »

Inutile de faire semblant de regarder dans mon agenda pour voir si je suis libre, j'adore voyager ! Même si je sais que c'est pour le travail, et que je n'aurais sûrement pas le temps de visiter quoique ce soit, j'accepte avec un grand plaisir.

Une fois confirmé, je rentre chez moi, je me jette sur les forums de voyages pour glaner un minimum d'infos sur cet endroit du globe... je clique sur google earth, je tape « Singapore » et paf ! C'est fait, me voici au dessus. Technologie quand tu nous tiens...

Pas très grand comme pays, je regarde où est l'aéroport, l'hôtel, ainsi que les « punaises » virtuelles apposées par les autres internautes ou quelques infos sont inscrites.

Je regarde à tout hasard un site météo pour voir quel temps il y fait, minimum 29, maximum 32 à 35 degrés, diable ! Moi qui craint la chaleur... bah, je ne vais pas commencer à râler, une nouvelle expérience ne peut jamais être 100% parfaite, si ce n'est que ça...



Arrivée sur Singapour... le 777 d'AF se pose correctement, nous roulons sur le taxiway, là, je n'en crois pas mes yeux, deux des A380 de SIA (Singapore Airlines) sont là, prêt à prendre les passagers privilégiés ! À côté les 747 qui font maigres, je n'entends même plus ce que dit l'hôtesse au micro je suis captivé par cette vision.

On passe à la douane... on remplit le sésame qui nous permettra de rentrer sur le territoire.

Je récupère le talon à ne jamais perdre sinon presque impossible de repartir...

Un grand panneau bien visible, nous informe en anglais que la vente de drogues est passible de la peine de mort, eh bien, ça ne rigole pas ici, heureusement que je n'en suis pas.

On récupère les bagages... on sort prendre le taxi, et boom !

Aeromed n°31 Sept 2008



L'aéroport et l'avion étaient bien climatisé... dehors j'ai l'impression de rentrer dans un sauna ! Qu'est ce qu'il fait chaud !

Nous partons faire les badges qui nous permettront d'accéder aux avions de la compagnie. Il faut montrer « patte blanche », ça prends du temps, il ne faut pas plaisanter ou montrer le moindre agacement, en Asie, ce n'est pas très bien vu. Nous sommes des « étrangers », à nous de montrer que nous savons nous tenir.

Le chef va se présenter aux représentants de l'entreprise sur place, et prendre les dernières nouvelles pour le travail que nous avons à faire. Il revient, nous fait un briefing sur les tâches à effectuer, les consignes de sécurité, les délais, etc.

Finalement le temps est plus court que prévu, et l'avion arrive au hangar en retard, eh bien, c'est bien parti...

On se met en tenue de travail, et prépare les différentes zones qui accueilleront les pièces qui seront démontées, celles qui seront contrôlées puis remontées, celles qui seront renvoyées pour expertise, et celles qui seront « ferrillées ». On lit la documentation, les consignes à respecter, l'ordre de démontage, on prépare les outils.

Ça y est l'avion arrive, on met en place les accès, on commence le démontage. Ça va vite... je suis avec des pros du service, en plus d'être sympas et de me donner des conseils sur l'étranger, et Singapour en particulier, ils travaillent vite, bien, et savent ce qu'ils font ! Heureusement pour moi, je connais le travail, je l'ai fait à maintes reprises sur la chaîne.

Que demander de plus... travailler dans un univers différent (des postes de travail habituels), avec des collègues plus que bien, et un métier qu'on aime...

Après le démontage, l'inspection, là c'est le rôle du chef, il à l'œil partout, c'est un avion quasiment neuf, mais si quelque chose est abîmé ou si un élément est douteux, on en parle à la compagnie, ce sont eux qui choisissent si oui ou non on devra intervenir... c'est leur avion, et ils ont des vols à assurer.

On vérifie les références des nouvelles pièces, on commence le remontage. Toujours en regardant par rapport à la documentation fournie si tout est conforme.

Après une longue journée de travail, direction l'hôtel.

Ici les taxis roulent du même côté que nos voisins Britannique... et ce sont eux qui ont inventés le premier péage en forme de portique pour pouvoir accéder au centre ville de Singapour.

Jamais la douche n'a été aussi bonne ! Surtout lorsqu'il fait chaud et que l'on travaille beaucoup la transpiration était omniprésente. On se donne rendez vous en bas, à la réception.

On commence à discuter... puis la phrase qui intéresse tout le monde « on mange où ? » Nous avons l'embarras du choix ! Thaï, chinoise, indien, indonésien,...



Nous « atterrissons » à un restaurant « seafood » spécialités de la mer, des langoustes et des crevettes énormes, pour des prix attractifs en comparaison de chez nous, normal dans un sens, la mer est à proximité et pas beaucoup d'intermédiaire.

Petite promenade autour de l'hôtel pour repérer les lieux... des poubelles et des cendriers tous les 20 ou 30 mètres, je comprends pourquoi les amendes sont si chères si on jette quelque chose par terre... dur de ne pas les voir ! Un peu strict mais ça me plait. Tout est propre, il paraît d'après certains que ça a changé depuis quelques années... qu'est ce que ça devait être avant !

La fin de la mission est là, les autres membres de l'équipe ont été prolongés, je dois rentrer SNIF !

Eh bien voilà, j'aurais mis les pieds en Asie du Sud-Est, j'aurais également vu comment travailler en coopération en compagnie... superbe expérience...

Je sais ce que je vais demander au prochaine Noël ! ☺

Aeromed n°31 Sept 2008



D'Ailleurs

Notre capitaine de Qatar Airways nous offre ces belles images



Régis



Course de dromadaires



Cochin : une netite



Far West Qatari



Doha par Régis

DOHA le business district



Doha corniche by night

Doha the pearl



MERCI REGIS !!!!!

AEROPORT

LES METIERS DE LA SURETE

Point sensible, un aéroport civil est une cible potentielle pour tous actes de terrorisme. Depuis le 11 septembre 2001 les mesures de sûreté sont renforcées. C'est un domaine où le recrutement est le plus fort.

LA GENDARMERIE DES TRANSPORTS AERIENS : GTA

C'est une formation "spécialisée" de la gendarmerie nationale dont la mission s'exerce au sein de l'aviation civile. La gendarmerie des transports aériens, créée par décret du 31 mars 1953, est placée "**pour emploi**" auprès de la Direction Générale de l'Aviation Civile (D.G.A.C.). Ses missions s'exercent principalement en zone réservée des grands aéroports. Naturellement les gendarmes assurent les missions générales dévolues à la gendarmerie nationale, à savoir : la police administrative (renseignement, surveillance générale...), la police judiciaire (constatation des crimes et délits, lutte contre le travail illégal...), et la police militaire.

En matière aéronautique, la GTA procède à la constatation des incidents et accidents aériens, et assure ses missions traditionnelles (contrôle des aéronefs, constatations des infractions à la législation aéronautique...). Depuis les attentats terroristes la sûreté est devenue une mission primordiale. La gendarmerie des transports aériens exerce cette mission de manière permanente. Elle a pour but de protéger les installations et les aéronefs de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicites (tour de contrôle, système d'aide à la navigation, taxiway, pistes, aéronefs). La GTA contrôle les sociétés assurant l'inspection filtrage des accès aux aéroports (personnes et véhicules), assure la protection des vols sensibles (liés aux compagnies aériennes ou aux autorités transportées) impliquant des mesures particulières et participe aux mesures préventives de sûreté (inspecteurs fret, recherche d'explosifs par les équipes cynophiles...).

La compétence de la GTA s'étend sur tout le territoire pour des missions administratives et judiciaires particulières, dans le cadre de la surveillance des plates-formes secondaires et du trafic aérien, et des missions judiciaires dans le cadre d'accidents d'aéronefs, en liaison avec les unités de gendarmerie départementale. La GTA compte un effectif supérieur à 1000 gendarmes et la plupart reçoivent des formations spécifiques comme des stages (aéronautique et sûreté) à l'école nationale de l'aviation civile (ENAC) à Toulouse, préparation au brevet de pilote privé avion, stages techniques de base de l'enquête accident ... La GTA compte 43 équipes cynophiles spécialisées dans la recherche d'explosifs et réparties sur les plates-formes principales.

Il faut d'abord être gendarme, ensuite lorsque le gendarme a acquis une certaine expérience, il peut postuler au sein de la GTA. Il vaut mieux aimer l'aviation, comme pour la gendarmerie maritime la mer ! Enquêter sur un accident d'avion demande de très bonnes connaissances en aéronautique...

Aeromed n°31 Sept 2008

LES AGENTS DE SURETE

Ils travaillent pour des sociétés de sûreté. L'emploi d'agent de sûreté aéroportuaire est soumis à l'obtention et au maintien du double agrément délivré par le Procureur de la République et par le Préfet. Ils contrôlent au scanner le contenu des bagages à main et peuvent procéder aux fouilles des passagers. Au niveau de la piste, leurs collègues procèdent de même pour les bagages destinés à la soute. De plus certains de ces agents assurent la surveillance de l'aéronef en contrôlant les personnels de piste qui accèdent à l'avion.

Ces métiers sont en pleine expansion, les agents sont recrutés parmi les anciens militaires ou policiers, mais aussi directement après une formation obligatoire. Après quelques mois de pratique, un agent peut accéder aux postes d'encadrement, de formation ou devenir officier de sûreté. Les qualités demandées sont la diplomatie et la vigilance. D'autres agents travaillent au fret dans les mêmes conditions.

L'opérateur de sûreté effectue le contrôle des passagers, des équipages, des personnels de l'aéroport, ainsi que leurs bagages de cabine ou effets personnels

- au niveau des Postes d'Inspection Filtrage avant l'accès en Zone Réservée Sûreté,
- au niveau des coursives de correspondance.

Les différentes fonctions sont :

- l'accueil (vérification documentaire et positionnement des effets personnels sur le tapis de la machine à rayons-X),
- le visionnage et la détection des objets et bagages aux rayons-X,
- la palpation de sécurité et contrôle au magnétomètre des personnes,
- la fouille des bagages.

En cas de détection d'un Objet Interdit au Transport ou d'un Objet Interdit en Cabine, l'opérateur applique les procédures d'exploitation. 5.000 personnes peuvent transiter quotidiennement sur certains Postes d'Inspection Filtrage sur un aéroport comme Roissy Charles-de-Gaulle.

Les aptitudes requises sont :

- Vigilance et capacité de concentration
- Respect des procédures
- Bon niveau de français et notions d'anglais
- Sens du Service
- Présentation soignée
- Rigueur et maîtrise de soi
- Aptitude physique (distinction des couleurs, vision en 3 dimensions, supporter la station debout prolongée, etc.)
- Le travail s'effectue en équipe dans les aérogares, en horaires décalés y compris le week-end et les jours fériés.
- Le port de l'uniforme est de rigueur pour les agents de sûreté.
- Le permis B et un véhicule sont indispensables du fait des horaires décalés.

Une formation initiale de 56 heures minimum est dispensée par l'entreprise après recrutement mais certains centres de formation peuvent proposer des formations en partenariat avec des entreprises. L'ENAC assure aussi la formation des cadres.

Aeromed n°31 Sept 2008

L'agent de sûreté peut évoluer principalement vers des postes d'encadrement. Les sociétés ayant des marchés dans toute la France, l'agent qui veut évoluer trouvera cette possibilité en bougeant vers un autre terrain. Au sein d'une entreprise de sûreté les fonctions sont :

- Agent d'exploitation de sûreté aéroportuaire
- Profiler
- Opérateur qualifié et confirmé
- Coordinateur
- Chef d'équipe
- Superviseur

LA POLICE DE L'AIR ET DES FRONTIERES

La PAF est chargée sur les aéroports de la police aéronautique, elle coordonne et anime au plan national l'action conduite en matière de contrôle transfrontière en liaison avec les autres administrations concernées par cette mission. Elle assume des missions opérationnelles, judiciaires et administratives. La lutte contre l'immigration irrégulière, coordonne, sur le plan national, la lutte contre toutes les formes organisées d'immigration illégale et met en œuvre l'éloignement effectif des étrangers en situation irrégulière. Elle contribue également à la sûreté de l'ensemble des moyens de transports internationaux et à la sécurité générale mise en œuvre sur les emprises portuaires, aéroportuaires et ferroviaires placées sous la responsabilité de la direction centrale de la police aux frontières. Ses agents sont, avant tout, des policiers qui choisis cette forme d'action. Le recrutement est celui de la Police Nationale. Leur mission est difficile quand on sait que la France reçoit 75 millions de touristes chaque année, et qu'une plate-forme comme Roissy accueille 25 millions de passagers par an. Dans le cadre de Vigie Pirate, la PAF voit ses effectifs renforcés par des CRS ou des militaires.

LES DOUANIERS

La direction générale des douanes et droits indirects (DGDDI) est une administration à caractère fiscal, dont la création remonte à 1791. Elle a néanmoins été dotée d'un corps à vocation militaire, pour la surveillance du territoire, maintenu jusqu'en 1959, et a d'ailleurs gardé certains signes distinctifs de cette époque : un drapeau et un insigne (le cor et la grenade). Ces derniers symbolisent l'assimilation des bataillons douaniers aux troupes d'élites des chasseurs à pied. Rattachée au Ministère de l'économie, des finances et de l'industrie, par l'intermédiaire du ministre délégué au budget et à la réforme budgétaire, la douane compte près de 20.000 agents. Inspecteurs, contrôleurs et agents sont affectés sur un aéroport, soit à la sortie de l'école des douanes de La Rochelle, soit après mutation interne. Sur les aéroports les douanes disposent d'équipes cynophiles dont les chiens détectent les drogues comme les explosifs.

Comme pour les autres fonctionnaires on accède à ces métiers par concours à différents niveaux !

C'était hier 1928

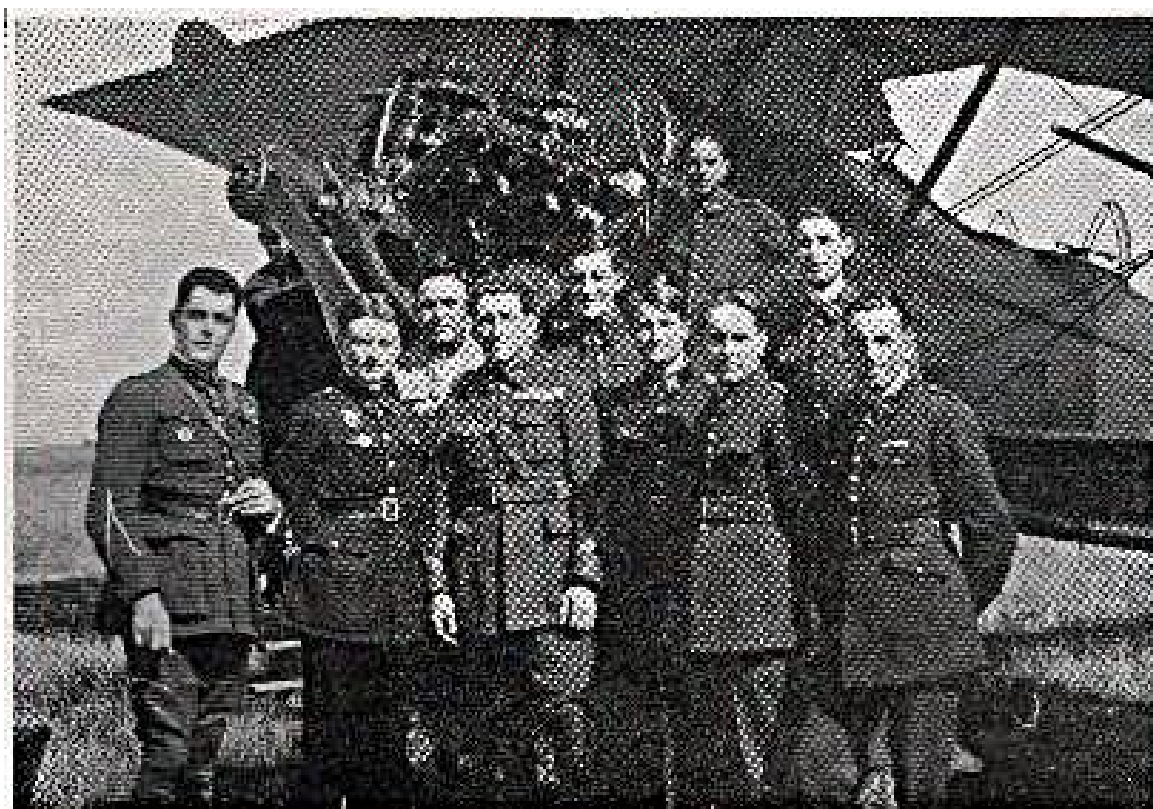
Un équipage militaire couvre 7220 km en 47h55 de vol.

Un équipage du 31^{ème} régiment d'aviation, composé du **Sergent SANTAGUILIANA** pilote, et du **Lieutenant DE VEYRINAS**, navigateur, a accompli du 27 juillet au 2 août une superbe performance sur leur avion d'arme POTEZ 25 LORRAINE 450 CV.

Partis de Tours, ils atteignaient successivement :

Le 27 juillet, Romilly 1410 km en 9H25
28 Juillet, ARVORD 1185 km en 8H50
29 Juillet, TOURS 1435 km en 9H40
30 Juillet, LYON 1625 km en 10 H 10
31 Juillet, ROMILLY 1315 km en EN 8H05
2 Août, TOURS 250 km en 1H 45

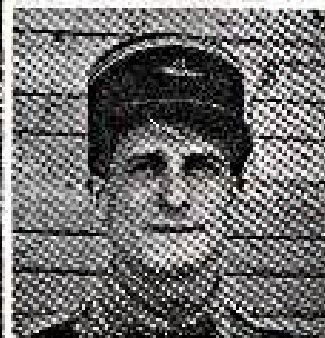
Ayant couvert ainsi 7220 km en 47H 55 de vol sans le moindre incident
Cet exploit met en relief la valeur des pilotes et la sécurité du matériel utilisé



La 11^{ème} escadrille du 31^{ème} régiment d'aviation composée des équipages : lieutenant Veyrinus et capitaine Ledot ; sergent Santaguiliana et Bertrand ; sous-chef Britton et sergent Drugue - sergent-major Baudry et mécanicien Plancheneau ; lieutenant Sovleha et sergent Fond, a effectué en vol de groupe un circuit de 12800 kilomètres à travers la France.



D'août à août, le Sergent Santaguiliana du 31^{ème} Régiment a totalisé plus de 30.000 km.



Le lieutenant De Veyrinus qui a couvert 7200 km en 47 jours avec le S^g Santaguiliana

En France les tiques ne transmettent pas que la maladie de Lyme

Il arpentait la forêt landaise quand une tique se précipita sur lui, alléchée par la perspective d'un appétissant repas de sang frais bien oxygéné. Qu'à cela ne tienne, il s'en aperçut rapidement et ôta de lui même le vilain acarien quelques heures plus tard. Sauvé ? Pas si vite... Dix jours plus tard il développait une fièvre à 41°C et une asthénie marquée, complétant une toux ancienne et resta fébrile malgré la prescription d'amoxicilline/ acide clavulanique, ce qui fit décider d'une hospitalisation. Au Centre d'Infectiologie de Necker- Pasteur (Paris), un CT scan révéla de grosses lymphadénopathies nécrotiques médiastinales et hilaires, et on le traita par 200 mg/j de doxycycline. L'asthénie persista, mais la fièvre s'amenda. Et le bilan infectieux montra de forts titres d'anticorps anti Francisella tularensis (IgG et IgM), permettant par la même de poser le diagnostic de tularémie. L'antibiothérapie fut encore une fois modifiée (par gentamycine/ ciprofloxacine) et tout rentra enfin dans l'ordre...

Un cas isolé ? Sans doute un peu puisque la deuxième malade présentée par Charles et al. avait selon toute vraisemblance acquis son infection aux Etats-Unis. Il ne faut cependant pas oublier que le CNR déclare une trentaine de cas de tularémie chaque année dont certaines, contractées en été, période d'activité des tiques, leur sont certainement imputables plutôt qu'à de classiques contacts avec des animaux infectés. Et que la présentation clinique qui va avec est avant tout marquée par des lymphadénopathies loco-régionales avec ou sans dissémination hématogène. Des tableaux graves qui peuvent évoluer de façon défavorable si le diagnostic traîne trop...

Faut-il rappeler pour conclure l'histoire que, toute rare qu'elle demeure malgré tout en France, la tularémie est une infection potentiellement gravissime ? Sans revenir (un peu quand même) sur l'inscription de la bactérie sur la liste A des agents de bioterrorisme, il importe de souligner qu'il faut savoir évoquer le diagnostic le plus rapidement possible –en particulier chez les chasseurs- et parfois devant des antécédents aussi anodins qu'une vulgaire morsure de tique. **Dr Jack Breuil**

Charles P et coll. : Two unusual glandular presentations of tick-borne tularemia. Med Mal Inf 2008; 38: 159-161 Copyright © <http://www.jim.fr>

Enquête sur la sexualité en France

Le Nouvel Observateur - 6 mars 2008, Libération, Le Généraliste - 7 mars 2008

Le Nouvel Obs publie cette semaine, "en exclusivité", les principales conclusions de "l'Enquête sur la sexualité en France" initiée par l'ANRS (Agence nationale de recherche sur le sida) qui paraît aux Editions La Découverte. Dirigée par deux sociologues, Nathalie Bajos de l'Inserm et Michel Bozon de l'Ined, cette enquête a été réalisée par téléphone auprès de 12 364 femmes et hommes âgés de 18 à 69 ans, entre septembre 2005 et mars 2006. Parmi les changements majeurs survenus ces dernières années, on note un rapprochement des représentations et des pratiques entre les deux sexes comme entre les générations. La vie sexuelle dure plus longtemps, d'autant que la phase d'acquisition de nouveaux partenaires ne se limite plus à la jeunesse. L'enquête révèle en outre qu'aujourd'hui, à 11 ans, deux enfants sur trois ont déjà vu un film porno. Elle détecte une forte augmentation des déclarations d'agressions (qui ne seraient pas plus nombreuses mais moins tolérées). Enfin, elle signale un "étrange phénomène" : un cinquième des hommes de 18-24 ans ne manifeste aucun intérêt pour la sexualité ou le couple.

Aeromed n°31 Sept 2008

Le sac à main : un vrai bouillon de cultures !

Libération - 6 mars 2008

Les sacs à main des femmes sont de véritables nids à microbes nous dit *Libération*. Pas si étonnant que ça quand on veut bien y réfléchir. Les femmes les posent le plus souvent par terre, partout et n'importe où : dans le métro, dans la voiture, au restaurant, dans la rue et (pire) sur les carrelages des toilettes publiques.

Or de retour à la maison, l'accessoire atterrit immanquablement sur la table du salon, le plan de travail de la cuisine quand ce n'est pas sur le lit.

Outre les grands classiques que sont les staphylocoques ou les salmonelles, un laboratoire de Salt Lake City a relevé des traces d'excrément et de vomi sur le sac d'une célibataire fréquentant des boîtes de nuit. Face à ces informations glaçantes sur le plus fidèle compagnon de la femme, la journaliste de Libération a recueilli l'avis d'un infectiologue.

Sa réaction : "Poseriez-vous vos chaussures sur la table de la cuisine ou sur votre taie d'oreiller ?" Une question qui relève cependant plus de la propreté que de l'hygiène, selon ce spécialiste, car le risque d'infection est quasi nul. Celles (et ceux) que cette précision ne rassérène pas "peuvent toujours investir dans un crochet portatif qui se clippe sur le rebord d'une table pour éviter de poser leur sac par terre" (sic).



Notes sur la peau des musiciens

En matière de dermatoses professionnelles, les atteintes cutanées touchant les coiffeurs et les maçons viennent sans doute en tête de liste mais d'autres professionnels, effectivement moins nombreux, n'échappent pas à ce risque. Par exemple les musiciens...

Une étude, menée en Allemagne a tenté d'évaluer les conséquences cutanées de la pratique d'un instrument de musique. Un questionnaire à 11 items a été envoyé à 19 universités (musique et art) : 412 musiciens l'ont complété et renvoyé. Parmi eux, 21,6 % (89/412) avaient une pathologie cutanée en relation avec la pratique de leur instrument. Il s'agissait de callosités au niveau des doigts (52/89 : 58,4 %), de dermatite de contact (17/89 : 19,1 %), de « fiddler's neck », lésion inflammatoire chronique du cou provoquée par la pression du violon (7/89 : 7,9 %) et d'érosions (3/89 : 3,4 %). La dermatite de contact était allergique chez 13 des 17 patients concernés (76,5 %) et était particulièrement fréquente chez les violonistes et les altistes (liée à la colophane).

La survenue d'atteintes cutanées était significativement associée avec l'importance de la pratique de l'instrument ($P = 0,022$) et son caractère professionnel ($P = 0,001$).

Callosités et dermatites de contact se sont avérées être les manifestations cutanées les plus fréquentes. Jouer d'un instrument à cordes est particulièrement à risque qu'il s'agisse de cordes frottées (violon, violoncelle, contrebasse...) ou pincées (harpiste, guitariste...). **Dr Geneviève Démonet**

Gambichler T et coll. : Skin conditions in instrumental musicians: a self-reported survey. Contact Dermatitis 2008 ; 58 : 217-222.



Aeromed n°31 Sept 2008

Prendre l'avion... et les rayons qui vont avec

Nous sommes entrés dans une société de rayons. Et les rayons, comme l'aurait dit en son temps Madame Rica Zarai qui n'aimait pas les fours à micro-ondes, ce n'est pas bon... Sans compter que depuis, les rayons ont fait des progrès et qu'on en trouve partout : téléphones portables, Wi Fi, lignes à haute tension etc. Dernier avatar de leur histoire, largement rapportée sur ce site, les mésaventures de la Wi Fi, dont les champs électromagnétiques seraient responsables de céphalées, troubles de l'équilibre, malaises et autres vertiges, au moins chez les sujets « électrosensibles ».

Restait une seule source de rayons qui, curieusement, ne semble pas avoir beaucoup motivé les adeptes du principe de précaution : celle de ces radiations cosmiques qui nous percutent et nous traversent dès que nous avons décollé, ce qui se produit de plus en plus fréquemment aujourd'hui. Un trou qui vient, fort heureusement, d'être en partie comblé par la « review » proposée par M Bagshaw, spécialiste d'aéronautique médicale au King's college de Londres...



Prenons l'avion, donc, et les rayons qui vont avec. Il s'agit, en l'occurrence, de radiations cosmiques galactiques émanant d'ailleurs, et occasionnellement de perturbations de l'atmosphère solaire produisant des bouffées de particules radiantes. En altitude, la protection que fournit l'atmosphère terrestre est moindre et les doses reçues plus élevées (elles peuvent être mesurées ou calculées par des logiciels dont les noms n'évoquent pas grand-chose aux médecins) ; des normes existent et la FAA (Federal Aviation Administration) américaine, comme les autorités compétentes européennes, considèrent qu'une dose moyenne de 20 mSv/ an sur 5 ans, avec un maximum de 50 pour une seule année, ne devrait pas être dépassée ; en pratique, les doses reçues par les pilotes varient de 1 à 5 mSv/ an, en fonction des types de vols réalisés. Devant la difficulté à émettre un avis rationnel, allons directement aux résultats : tout cela est-il bien raisonnable ? Si l'on en croit l'auteur, certainement : une dose cumulée de 5 mSv/an sur 20 ans induirait un risque (épidémiologique) de cancer supplémentaire de 0,4 %, et de 0,6 % à 30 ans, à comparer à l'incidence liée aux anomalies génétiques de 2%...

Un risque de cancer extrêmement faible (leucémies comprises), prenons en acte avec soulagement, mais pour le reste ? Loin des céphalées et autres vertiges de la Wi Fi, M Bagshaw se penche sur le problème de la cataracte (soulevé par un rapport Islandais de 2005)... pour constater que selon le German Center of Aerospace, les pilotes de lignes se font moins souvent opérer que la population générale, et qu'il en est de même ailleurs en Europe. Ouf ! Tout cela est finalement bien rassurant, et malgré les mises en garde prémonitoires de Madame Zarai nous monterons cette année encore dans un aéronef en direction des plus belles plages du monde... si le prix du pétrole nous le permet. **Dr Jack Breuil**

Bagshaw M : Cosmic radiation in commercial aviation. Travel Medicine and Infectious Disease 2008; 6: 125-7

Qui n'a pas peur du Wi-fi ?

Paris, le mardi 27 mai 2008 – Pouvoir se connecter à internet n'importe où à partir de son ordinateur portable sans avoir à effectuer aucun branchement : un rêve que la ville de Paris pensait devoir offrir à ses dizaines de milliers d'habitants et de visiteurs. Pourtant, alors que la capitale ne cachait pas sa fierté d'avoir déjà installé 400 bornes Wi-fi dans 260 lieux de la ville, elle semblait parallèlement faire machine arrière en octobre dernier. En effet, après que plusieurs employés de certaines bibliothèques municipales ont signalé la multiplication de symptômes divers (malaises, vertiges, céphalées) le Comité d'hygiène et de sécurité des affaires culturelles de la Ville décidait d'adopter « le principe d'un moratoire sur le Wi-Fi » dans ces établissements.

En ce printemps 2008 c'est au tour de deux bibliothèques phares de la ville de suivre cet exemple. A la Bibliothèque Sainte Geneviève (BSG), un salarié qui affirme souffrir de « céphalées, troubles de l'équilibre, affaiblissement généralisé, stress, troubles ophtalmiques » probablement liés selon lui à une « surexposition prolongée aux champs électromagnétiques du Wi-Fi » a choisi d'exercer son droit de retrait le 13 mai dernier. Face à cette prise de position qui est le reflet d'une opposition plus massive à l'utilisation du Wi-Fi dans les locaux de la bibliothèque, la direction de la BSG a choisi de débrancher ses bornes Wi-Fi le 16 mai dernier. A la Bibliothèque nationale de France (BNF) un phénomène similaire semble devoir être observé : l'établissement a en effet récemment choisi de suspendre son projet d'accès à internet sans fil.



La direction de la BNF indique que cette décision est liée à des considérations techniques, mais la Fédération syndicale unitaire (FSU) veut croire sans doute à raison que sa fronde n'a pas été pour rien dans le revirement de la bibliothèque. Au-delà de nos frontières, le Wi-Fi est également pointé du doigt. Ainsi, les associations Agir pour l'environnement et Priartem s'inquiètent de l'installation de connexions Wi-Fi dans le Thalys et une organisation américaine exige aujourd'hui la fin du Wi-Fi dans les bâtiments publics de Santa-Fe !

Le Wi-Fi : des radiofréquences marginales

Pour justifier leur hostilité au Wi-fi, les syndicats, les organisations écologiques et les associations de consommateurs affirment que les ondes du Wireless Ethernet Compatibility Alliance (Wi-Fi) sont dangereuses pour la santé, comme en témoignent les symptômes dont se plaignent certains usagers et comme le révéleraient des relevés de fréquence. Outre le fait que certains défenseurs des nouvelles technologies estiment cette position « rétrograde », la communauté scientifique est loin de partager totalement l'inquiétude de ceux qui redoutent les méfaits du Wi-Fi. Leur relative sérénité est tout d'abord liée au fait que parmi les différentes radiofréquences auxquelles nous sommes exposés, le Wi-Fi reste marginal.

Un relevé de mesures réalisé sous l'égide de centres de recherche de Lyon et de Besançon a en effet confirmé que « la grande majorité des expositions aux radiofréquences est due à trois facteurs : le téléphone portable, le téléphone sans fil de la maison et le four à micro-ondes. Les antennes relais, TV, FM sont très peu contributives » comme l'expliquait Martine Hours, responsable du volet français d'Interphone au Monde en décembre dernier. Par ailleurs, l'exposition au Wi-Fi diffère de celle liée aux téléphones portables : « Contrairement à ce qui se passe avec le téléphone mobile, collé à la tête, les personnes sont toujours à au moins un ou deux mètres des stations de base de Wi-Fi » avait par exemple rappelé Olivier Merckel de l'Agence française de sécurité sanitaire de l'environnement et du travail (AFSSET) qui après s'être montrée très rassurante sur ce sujet en 2005 est chargée d'un nouveau rapport sur ce thème qu'elle remettra dans quelques mois. A l'étranger, le professeur Lawrie Challis responsable du programme de recherche Mobile Telecommunications and Health Research en Grande-Bretagne avait martelé en juin dernier : « Le Wi-Fi semble ne représenter aucun danger pour la santé ».

Electrosensibilité, un handicap en Suède

Ces déclarations mille fois répétées et dans toutes les langues ne parviendront sans doute jamais à convaincre ceux qui à travers le monde sont persuadés d'être « électrosensibles ». Cette maladie n'est pas reconnue par l'Organisation mondiale de la Santé, ni dans aucun pays européen et n'est considérée que comme un « handicap » en Suède. Dans le pays scandinave, il n'est pas question d'affirmer l'existence d'un lien entre les vertiges, les céphalées et l'exposition aux ondes électromagnétiques, mais on souligne cependant que « quelles que soient les causes [de ces maux], nous devons aider ces gens. Il est important qu'ils soient pris en charge au niveau social et médical », comme le relevait le Monde 2 au début du mois de mai. A.H.

Un clavier d'ordinateur peut être plus sale que des toilettes

© 2008 AFP (Ola Torkelsson)

Les claviers d'ordinateurs peuvent abriter plus de bactéries dangereuses pour la santé que la moyenne des sièges de toilettes, selon une enquête scientifique britannique.

Le magazine de consommation "Which? Computing" a demandé à un biologiste d'examiner au microscope plus de 30 claviers dans un bureau londonien représentatif et "a trouvé que certains abritaient des bactéries qui présentaient un risque élevé de rendre malade leur utilisateur", explique-t-il sur son site internet.

Sur cet échantillon, quatre claviers étaient dangereux pour la santé et le biologiste est allé jusqu'à demander le retrait immédiat de l'un d'eux qui était "cinq fois plus sale qu'un siège de toilettes" analysé pour fournir une comparaison.

Le clavier le plus sale dépassait de 150 fois la limite pour le nombre de bactéries néfastes. Les bactéries trouvées sur ces claviers pouvaient notamment causer des symptômes d'intoxication alimentaire, a indiqué le biologiste.

"La principale cause de l'infection d'un clavier est le fait de déjeuner à son bureau, puisque les restes alimentaires sont propices au développement de millions de bactéries. Une mauvaise hygiène personnelle, comme de ne pas se laver les mains après être allé aux toilettes peut aussi être en cause", relève le magazine.

Une personne sur dix avoue ne jamais nettoyer son clavier et 20% ne jamais nettoyer sa souris, selon un sondage par internet réalisé par Which? Computing auprès de plus de 4.000 personnes. Plus de la moitié du panel a reconnu nettoyer son clavier moins d'une fois par mois.

"La plupart des gens ne pensent pas à la saleté qui s'accumule sur leur PC, mais si vous ne nettoyez pas votre ordinateur, cela revient à manger votre repas sur des toilettes", avertit Sarah Kidner, rédactrice en chef de Which? Computing qui conseille à ses lecteurs de faire un ménage de printemps.

