

N° 36

AEROMED

Le lien aéronautique

ISSN : 1773-0260



Aeromed
N° 36
Juin 2009

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

E ditorial

Europe, élections Européennes : combien d'individus semblent s'en préoccuper cette année. Hormis, bien sûr, ceux qui espèrent un poste à cette assemblée quelque peu pléthorique. 736 pour imposer une idée ou prendre une décision, n'est pas chose facile, n'est-ce pas ?



Faisons un point. Il existe la chambre des députés (577), celle des sénateurs (343), quelques autres moins médiatisées où des centaines de personnes sont sensées officier pour notre plus grand bien. L'hémicycle lui, semble bien souvent vide et voici à présent les députés européens : les différents pays de la communauté sont-ils pour autant mieux gérés ? Combien peut coûter tout ce beau monde,... mais...enfin..faut bien. Les abstentions seront certainement légions, surtout si ce jour-là, le soleil est au rendez-vous. Car nous n'avons pas été très gâtés en matière de MTO ces derniers mois. Et pour les pilotes du dimanche, se faufiler à travers les nuages est une nécessité si l'on souhaite s'envoler pour une belle destination.

Que dire de plus : à Toulouse la chaîne des Airbus A320 réduit malheureusement ses cadences de fabrication mais nous construisons toutefois ces mêmes avions en Chine !

A400M continue de balbutier, Air France ne se sent pas très en forme, les compagnies Low-Cost commencent à tousser mais, on construit un super aéroport international à Brive. Nouvelles Frontières réduit ses points de vente après avoir soldés ses voyages en pleine saison, (du jamais vu). Il y a bien quelque chose qui ne va pas, même si on nous dit que tout va bien. De nouveaux virus font leur apparition, quel cataclysme cela prépare-t-il encore ?

En matière de manipulations économiques, financières ou génétiques nous sommes parfaitement nantis.

Drôle d'époque.

Partons sur une île retrouver les vraies valeurs de la vraie vie. A bientôt peut être, et bonnes vacances quand même.

Dr Simone Marie Becco

Sommaire

<http://www.aeromed.fr>

Gouzi. Juin 1940 les periples de PG et son nouvel avion le Dewoitine 520 du val de Loire vers Perpignan et Alger **René Toussaint et Maurice Larrayadieu**

Ulm en Polynésie : un ULM dans les îles : de très belles photos par **Gérard Bénigni**

ALAT en Algérie : définition et fonction par **Pierre Jarrige**

Petite princesse : comment les enfants permettent de redécouvrir ST EX par **Séverine Kaci**

Ce jour là, j'ai failli mourir. Une nouvelle aventure de **Gérard Desbois**. Suite et fin.

Vinh Yen : une histoire de **Jean Houben** pendant la guerre du Viet Nam

Abstracts : les arêtes du marshmallow,.. bien dormir pour..., mastiquez pour..., langage et pensée : erreurs et vérités, dormeurs éveillés

Des jours et des nuits de **Jean Houben**

Canadair : le Bombardier 415 de la Sécurité Civile plus connu sous le nom de Canadair dans la lutte contre les incendies. R Toussaint

Aventure au Cameroun : les dessous des cartes par **Gilbert Mitonneau**

La visite du sultan à Châteauroux dans les années 30 : les facéties de quelques pilotes à la belle époque ; **Augustin Jean REY**

Pan sur le bec : ravitaillement en vol de **Claude Michel**

Toute utilisation des textes ne peut se faire sans l'approbation de l'auteur ou du rédacteur

Gouzi: June 1940 Sergeant P Gouzi young pilot pick up a brand new Dewoitine 520 reached with these new aircraft Loire valley before flying to Perpignan and Alger. **René Toussaint et Maurice Larrayadieu**

Ultralight flying in Polynesia. Gerard over the islands. Very nice pictures, of these dream flying. **Gérard Benigni**

ALAT: French army aviation: whom are there and function by **Pierre Jarrige**

Little princess: how the youth can help to rediscover ST EX by **Severine Kaci**

That day, I nearly died. A new adventure of **Gérard Desbois** (the end)

Vinh Yen: a story during Viet Nam war by **Jean Houben**

Abstracts: fishbone and marshmallow, a best sleep for.., masticate thorough for..., language and thought: error and truth, awake sleepers

Nights and days by **Jean Houben**

Canadair: discover the workhorse of airborne fire fighting the Bombardier 415 usual known as Canadair; **René Toussaint**

Adventures in Cameroun: the shady side of the playing cards by **Gilbert Mitonneau**

During the 30s, a Sultan visit (?) in Chateauroux: the joke of some pilots. **A J REY**

Bang on the nose: mishap during in-flight refuelling by **Claude Michel**

©éditions AMC juin 2009

© AEROMED N° 36 Juin 2009

Pierre GOUZI, en juin 1940

(Le périple mouvementé de PG ... de Francazal à Alger en passant par le Val de Loire...)

Affectés au Groupe de Chasse III/3, le 3 juin 1940, nous partons de Cormeilles en Vexin pour Toulouse Francazal, via Châteauroux, afin de prendre en main les Dewoitine 520 devant remplacer nos Morane - Saulnier 406 totalement dépassés, et à bout de souffle. La patrouille est composée de l'adjudant chef Leblanc (chef de patrouille), des sous lieutenant Bevillard et Mine, ainsi que de moi-même (ailiers). Nous atterrissons à Francazal et voyons des Dewoitine partout.

Le 4 juin les pilotes commencent la prise en main sous la direction générale de Marcel Doret, chef pilote des usines Dewoitine. Nous peignons nos numéros sur la carlingue des avions qui nous sont affectés ; le mien est le 11. Nous effectuons 3 atterrissages en 3H 10 de vol. Les avions ne sont pas armés et certains équipements comme les radios manquent. Les wagons les amenant sont bloqués au triage de St Jory. On parle aussi de sabotages.

(Ndlr : Certains partis politiques, en France, adopteront une attitude conforme au Pacte germano-soviétique. Cette attitude cessera avec l'entrée de la Wehrmacht en Russie, Opération Barbarossa).



Le sergent Gouzi range ses affaires dans le petit coffre à bagages du Dewoitine 520.

Le soir j'ai le plaisir de retrouver mes parents qui tiennent une épicerie rue Rivals à Toulouse. Nous dormons tous par terre sur des matelas dans l'appartement de mes parents et rejoignons Francazal en taxi chaque matin. Afin de rendre opérationnels nos avions, nous partons le 9 juin pour Cazaux.

Les armes sont installées, puis réglées à la butte de tir. Nous effectuons ensuite du tir aérien sur une manche remorquée par un avion Potez 25, au-dessus de l'Océan.

Nous aurions voulu partir directement nous battre, mais nous sommes de retour à Toulouse 3 jours plus tard pour achever notre prise en main. Celle-ci totalisera 7 décollages et 7h20 de vol. Un jour je décide de faire deux passages au-dessus de l'épicerie-crèmerie de mes parents afin qu'ils voient mon avion avant mon proche départ. Je pique sur Victor Hugo et enfile la rue Rivals. Attirés par le bruit, ils sortent après mon premier passage, et admirent le second, que je termine sur la tranche pour les apercevoir. Puis je rentre au terrain, où m'attend une réclamation de la mairie pour le survol de la ville !

Le 15 juin 1940, nous décollons pour Avord, sans cartes de navigation, sans radio et sans information météo. L'adjudant-chef Leblanc a un problème de rétraction du train et nous signale par gestes qu'il faut atterrir.

Pressés d'en découdre avec nos avions neufs et performants, nous continuons tous les trois vers le nord, sur un signe du Sous-lieutenant Bévillard devenu le chef de la patrouille. Au bout d'une heure de vol, nous apercevons avec surprise l'océan sur notre gauche, puis un peu plus tard identifions la Loire. Le vent fort nous a fait dévier vers l'ouest.

La jauge est presque à zéro. Nous nous mettons en virage en descente à droite au-dessus d'une grande forêt, à la recherche d'un endroit propice pour un atterrissage en campagne. La région est inhospitalière, « mal pavée ». Ce ne sont que forêts, coteaux et vignes avec leurs piquets dissuasifs. Il n'est pas question de sauter en parachute, en abandonnant nos avions tout neufs.

Nous apercevons une clairière rectangulaire, de longueur difficile à apprécier, entourée d'arbres très hauts et recouverte d'une herbe haute empêchant de déterminer la nature du sol. Le sous-lieutenant Bévillard se pose sur le côté droit en rasant les arbres en finale de descente et après un roulage chaotique, s'arrête au ras des buissons à l'autre bout de la clairière, sans avoir besoin de freiner, à cause de l'herbe haute. Le sous-lieutenant Mine effectue la même manœuvre au centre de la clairière. Puis je me pose côté gauche, à la vitesse la plus basse possible. L'avion reste naturellement queue haute car freiné par l'herbe, ce qui me permet de mieux juger de ma direction, et réussis également à arrêter mon avion sans capoter, très près des deux autres appareils. Je suis enfin rassuré, car mon expérience sur ce type d'avion n'est que de 7 atterrissages.

Nous sortons des machines, quittons nos parachutes et nos combinaisons de vol, que nous remettons dans les habitacles, puis nous fermons les verrières. Nous partons à pied à la recherche d'un chemin vers le village le plus proche, afin d'y trouver un téléphone. Un paysan vient vers nous avec son fusil de chasse et nous devons nous faire connaître.

La « 5^{ème} colonne » est très présente, la méfiance règne. Il nous amène ensuite à la mairie de Cravant les Coteaux (37), près d'Azay le Rideau. A la mairie, le Maire est mobilisé et c'est la secrétaire de Mairie qui nous reçoit. Elle nous apprend que nous nous sommes posés sur une zone militaire, qui est un ancien champ de tir.

Le sous-lieutenant Bévillard appelle les bases aériennes de Tours puis de Poitiers pour signaler notre position et demander l'envoi de soldats afin de garder les avions la nuit, ainsi qu'un peu d'essence, afin de nous permettre de décoller légers, puis de rejoindre Poitiers. Le soir nous dormons chez l'habitant, pendant que des soldats gardent les avions.



Photo René Toussaint

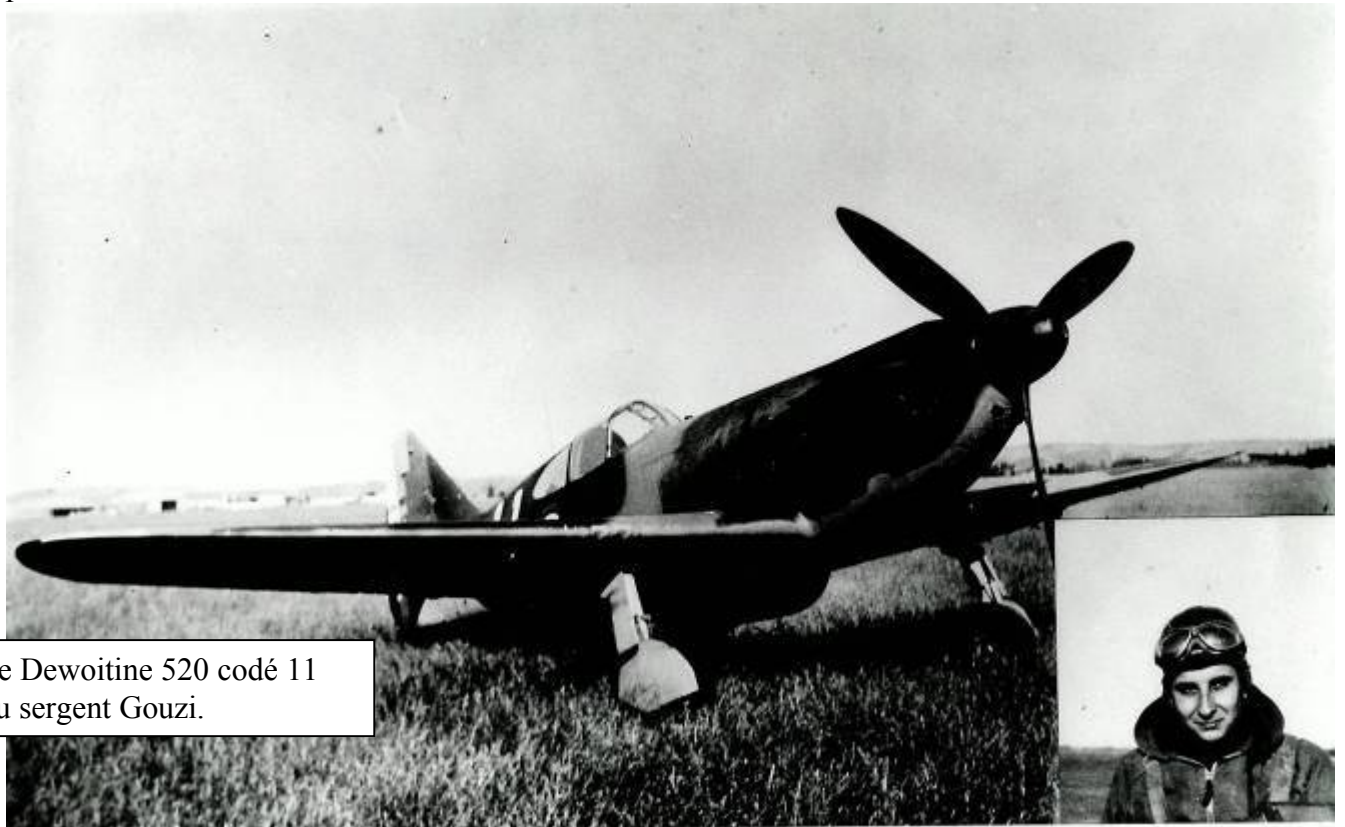
Le lendemain nous retournons à nos taxis. Les soldats nous aident à les tourner de 180 degrés. Le plein partiel est fait à la pompe Japy pour rejoindre Poitiers. Pour le décollage, nous utiliserons les traces laissées dans la prairie, la veille, car autrement l'herbe haute nous freinerait et, nous empêchant d'accélérer, compromettrait notre décollage. Après mise en route et chauffage des moteurs nous décollons dans l'ordre d'atterrissage et passons au ras des arbres. Ouf !

Nous faisons enfin le plein complet à Poitiers puis partons vers Avord. Arrivés au-dessus de la base aérienne, nous constatons qu'elle est déserte. Les Allemands seraient-ils déjà arrivés là ? Nous scrutons le ciel à la recherche d'avions ennemis qui pourraient nous surprendre. Le chef de patrouille nous fait un signe car il a repéré des points noirs à l'horizon vers le sud. Nous partons vers eux pour voir de qui il s'agit. A notre satisfaction, ce ne sont pas des chasseurs allemands, mais d'autres D 520, menés par l'A/C Leblanc. Nous survolons ainsi Clermont-Ferrand cap au sud et rejoignons Saint Laurent de la Salanque, au nord de Perpignan, afin d'emmener nos avions en Afrique du Nord. Le terrain est situé au bord d'un étang utilisé par Latécoère pour les essais des hydravions.

Nous arrivons sur ce terrain le 16 juin avec les réservoirs encore une fois presque à sec. Des avions arrivent de partout et sont éparpillés tout autour du terrain.

Des pourparlers d'armistice étaient en cours. Celui-ci fut signé le 25 juin 40.

Il importait de faire passer en Afrique du Nord tous les avions qui pouvaient traverser la Méditerranée : Les bimoteurs devaient longer la côte espagnole, sans la survoler, et atterrir à Oran. Les chasseurs, à faible autonomie, n'avaient qu'une solution, descendre plein sud pour traverser en un seul bond. En temps de paix ils auraient fait escale en Corse afin de refaire les pleins.



Le Dewoitine 520 codé 11
du sergent Gouzi.

Il y a peu d'essence et les pleins se font à la pompe Japy. Dewoitine a envoyé deux mécaniciens pour vérifier les réservoirs d'aile et régler les moteurs au régime économique, car sur les avions de l'époque il n'y avait pas de manette de réglage de la richesse. Uniquement une manette pour le régime moteur, qu'il fallait tirer pour mettre plein gaz, et une manette de réglage du pas d'hélice. J'ai d'ailleurs revu un de ces mécanos 30 ans plus tard à Toulouse.

Le tableau de bord du D 520 ne comporte pas d'horizon artificiel, ni de compas gyroscopique, mais un simple compas boule magnétique, une bille et une aiguille indicatrice de virage. Ce qui limite l'exécution de vol sans visibilité. Le seul moyen de navigation est le compas et la carte, quand on en a une.... Nous n'avons aucune information météorologique, en particulier sur la force et la direction des vents en Méditerranée.

Ayant volé sur Morane 406, puis sur D 520 j'ai pu comparer les deux machines.

Le Morane est agréable et facile à piloter. C'est un avion sûr mais sous motorisé (850 chevaux) et faiblement armé. Il n'est pas rare que les mitrailleuses d'aile givrent en altitude. Il ne reste alors que le canon installé dans le moyeu d'hélice.

Le Dewoitine est plus puissant, (930 chevaux), plus rapide mais plus délicat à piloter. Un jour un pilote tchèque a fait un virage trop serré, et sans doute dérapé, en finale, l'avion a décroché puis est parti dans une vrille fatale.

En 1980, lors du premier vol du D 520 remis en état par le Musée de l'Air, j'ai eu l'agréable surprise de retrouver douze anciens pilotes ayant appartenu à d'autres unités, mais surtout trois anciens pilotes de mon groupe : Bevillard, Rebillat et Jeannaud.



Le D 520 remis en état de vol Photo François Delasalle.

En 1981 j'ai écrit à la mairie de Cravant les Coteaux, dont le premier magistrat était l'ancienne secrétaire de mairie de 1940 et je suis revenu sur les lieux de mon atterrissage en campagne. A ma grande surprise j'ai été reçu avec les honneurs. ////...////

Propos recueillis par Maurice Larrayadieu et René Toussaint

ULM en Polynésie

par Gérard Benigni

Mi-novembre 2008, temps gris à Toulouse et l'idée de partir au soleil, en Polynésie se concrétise.

Il y a 20 ans, j'avais fait à Bora Bora un baptême avec un pendulaire accroché à un petit zodiac. On avait décollé du lagon, fait le tour de l'île, et les images gravées dans ma mémoire m'ont poussé à revenir.

Après 12h de vol en A340, une courte escale à L. A. pour se faire photographier, prise d'empreintes des 2 index, etc. par l'Immigration Service US, 8h supplémentaires jusqu'à Tahiti où j'arrive à 23h, puis le lendemain matin 10 minutes de vol jusqu'à Moorea

J'étais parti pour faire de la formation sur ULM-hydro à Moorea. Les lagons ne sont-ils pas des pistes de rêves ? Mais le Buccaner laissé au mouillage dans le lagon a été détruit par une tempête dans la nuit, et quand je suis arrivé, le Petrel venait de heurter une bouée à l'amerrissage. Aile cassée... malchance !

Tentative de réparation avec les moyens du bord qui s'est avérée longue et aléatoire. Après quelques jours de tentative de réparation, je suis parti dans des Iles Sous Le Vent (ISLV) à Raiatea.

L'aéro-club cherchait depuis la veille un instructeur ULM...chance... et je décide d'aller voir sur place. Après 45 minutes de vol en ATR, j'atterris sur la belle piste de Raiatea. Piste gagnée sur le lagon, entourée d'eau sur les trois quarts. Ce sera ma piste ULM.



La technique d'atterrissage en ULM? sauter les 500 premiers mètres, se poser et tourner vers le hangar en laissant les 500 derniers mètres ... de sécurité ! Ce sera dur de se réhabituer aux 350 mètres de la piste de Toulouse.

Toutes les pistes de ce nouveau terrain de jeu ont les mêmes dimensions. Elles servent au ATR 42 et 72 qui font de fréquentes navettes entre toutes les îles, à peu près un par heure à Raïatea.

Les principales ISLV sont : Raïatea, Huahine (prononcez ouaïné) Maupiti la plus lointaine et la plus connue Bora Bora.

Ici, pas besoin de moyen de navigation, tout se fait en VFR, en vol à vue. De lagon à lagon il y a entre 20 et 50 km. On pilote le nez dehors. Si le temps est mauvais, on ne vole pas. Ici, on vole pour le spectacle !



Et le spectacle est grandiose.

A peine décollé, la magie commence. Cette immensité bleue de ciel et d'eau, avec les lagons aux couleurs changeantes en fonction de l'angle et du soleil. Une frange de nuages qui décorent l'horizon...

L'air calme, laminaire au dessus de l'eau, le vent d'Est régulier et permanent, le moteur qui ronronne, les paramètres au beau fixe....

L'impression d'être un oiseau, de vivre dans ce paysage dominé par les bleus, couleur relaxante, les turquoises des lagons, les verts des montagnes, la chevelure des cocotiers sur les motus et ce bleu profond, infini, du Pacifique...

La vie humaine se concentre sur la frange littorale, coincée entre la montagne très pentue et le lagon, avec souvent une seule route près de l'eau. Routes en bon état parcourues de 4x4.

A Raïatea et surtout Tahaa, on voit dans le lagon de petites cabanes sur pilotis. Ce sont des fermes perlières. La production locale alimente les boutiques de perles noires aux reflets changeants très recherchées. Petites billes hors de prix, mais impossible de revenir en France sans elles ...

L'ULM de Raiatea est un Tecnam en parfait état et bien entretenu. C'est le seul appareil basé sur ce terrain. Il croise à 100 kt avec une autonomie de 5 heures. Il consomme le sans plomb des voitures.



Il a un parachute, privilège des ULM, car en cas de panne moteur, le cheval de bois sur l'eau est plus probable qu'avec un A320 ! ...

Ici, à chaque décollage, et même en tour de piste, il faut dire l'autonomie et le nombre de personne à bord. Pour changer d'île, il faut déposer un plan de vol, très facile par téléphone. Les contrôleurs sont sympas, très professionnels et pragmatiques.

Il faut dire aussi que les ULM sont rares, avec des pièces détachées lointaines et souvent longues à venir. L'aéro club de Bora Bora a pratiquement disparu.

Je viens d'apprendre que le Petrel de Moorea s'est cassé en vol le mois dernier avec un blessé grave ...chance...malchance... ?

Budget :

Pour le voyage avion depuis la France, comptez 2000 E en moyenne saison. Et pour la vie sur place, environs 500 E par semaine. Le camping est rare mais les petits restos sont sympas et nombreux.

Baptême :

Si vous voulez faire un baptême de l'air en Polynésie, ce sera difficile. Promener un touriste est considéré comme un travail aérien. Pour cela, il faut monter une société, la déclarer, payer la TVA... ce qui rebute plus d'un aéro-club, et celui de Raiatea n'échappe pas à la règle. Dommage.

Dommage, car voler dans les ISLV, c'est voler au paradis

L'ALAT en Algérie

Par Pierre Jarrige

L'ALAT (Aviation Légère de l'Armée de Terre) a été créée le 24 novembre 1954. Issue de l'Aviation d'Observation d'Artillerie, elle ne disposait en novembre 1954, au début du conflit algérien, que de quelques avions à Sétif.

Devant l'augmentation des besoins, des renforts sont arrivés rapidement de métropole et, à partir d'avril 1956, une vingtaine de pelotons d'environ huit avions étaient créés et répartis au sein de chacune des divisions terrestres. Les missions des équipages, constitués généralement d'un sous-officier pilote et d'un officier observateur, étaient : l'aide des troupes au sol, la reconnaissance à vue, le guidage de la chasse, les liaisons et, plus rarement, le guidage des tirs d'artillerie. Les Piper L-18 (90cv) qui les équipaient ont été rejoints par des avions mieux adaptés au vol en montagne : Piper L-21 (150 ch), Cessna L-19 (213 ch) et Nord 3400 (240 ch). Il faut citer, pour mémoire, le NC 856 d'aucune valeur opérationnelle.

L'arrivée en nombre, à partir de 1956, des hélicoptères légers (Bell, *Alouette* et *Djinn*), moyens (Sikorsky H-19) et lourds (Piaseky/Vertol H-21) modifia totalement les opérations aériennes. Les hélicoptères légers et moyens assurant les évacuations sanitaires et les H-21 assurant la dépose des commandos. Le Groupe d'Hélicoptères N°2 (GH 2) de Sétif, a pris en charge ces hélicoptères. Les hélicoptères légers ont été ensuite répartis entre les pelotons divisionnaires pour créer des pelotons mixtes d'avions et d'hélicoptères et le GH 2 a conservé les hélicoptères moyens (H-19) et lourds (H-21).

Le colonel Crespin, commandant le GH 2, a été contraint de choisir le Vertol H-21 (la fameuse *Banane Volante*), hélicoptère américain destiné aux porte-avions, mal adapté aux régions montagneuses foyers de la rébellion. Mais il n'y avait pas d'autres hélicoptères lourds disponibles sur le marché, et le choix du colonel Crespin était aussi conditionné par la rapidité de la décision. Il voulait concurrencer l'armée de l'Air qui souhaitait continuer à assurer la maîtrise des moyens aériens et qui accaparait la totalité de la production des Sikorsky H-34.

Le GH 2 a été aussi, avec l'armée de l'Air et l'Aviation Maritime, à l'origine de la mise au point de l'hélicoptère armé qui est devenu une arme essentielle, indispensable appui-feu lors de la dépose des commandos.

Les pilotes engagés, issus initialement de l'Artillerie, provenaient ensuite également de l'Infanterie et de la Cavalerie. Des appelés, pilotes brevetés dans le civil, venaient les renforcer, ils étaient chargés des liaisons, certains devenant opérationnels sur L-21 ou L-19 à la fin de leur service. La grande innovation de l'ALAT a été la formation des officiers-observateurs détachés de leurs corps et instruits en vol pour servir dans le peloton de leur propre division. Ils apportaient leur connaissance inestimable du terrain et des troupes appuyées. L'ALAT était ainsi sortie du système d'appui aérien hérité de l'armée de l'Air.

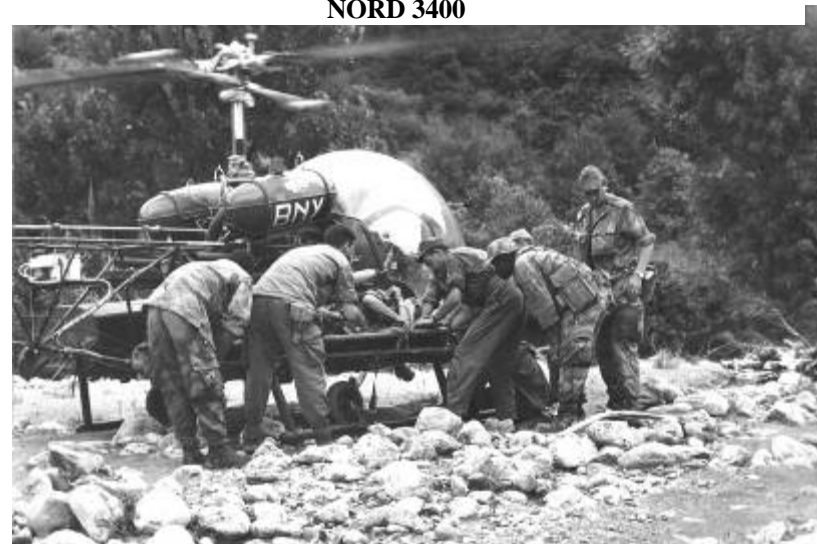
En 1962, l'ALAT, née avec le conflit algérien, était devenue un dispositif important qui alignait plus de 1 200 aéronefs en service. Elle a perdu, de 1955 à 1962, plus de 200 hommes de toutes spécialités.



NORD 3400



ALOUETTE 2



BELL G2



VERETOL H21 banane



SIKORSKY H 19



PIPER L 21



CESSNA L19



MW10

PETITE PRINCESSE

Il me fallut relire le Petit Prince de Saint-Exupéry pour réaliser à quel point je n'étais plus une enfant... J'avais trente ans et soudain, les « réverbères » n'avaient plus leur couleur mystérieuse mais une dimension métaphorique qui pesait lourd l'air du temps, un temps mélancolique.

Quelques années plus tard, le souvenir de ce choc littéraire et de la petite séance d'introspection qu'il eût pour conséquence, fit naître en moi une idée amusante : Passer le bel environnement des essais en vol au prisme de cette expérience « Saint-exupérienne » (qu'il me pardonne le néologisme...)

En effet, cet Antoine là, pilote émérite et fin connaisseur de la machine aérienne était aussi un Poète. Son inspiration avait certainement pour source ses sensations aériennes lors de vols peu communs. Mais cette évasion de l'esprit dont les vols de nuit sont un terrain propice, était toutefois pratiquée en simultané avec une présence attentive de tous les sens pour mener à bien ses expéditions.



Cela m'a toujours troublée, cette capacité à mêler une extrême acuité « technique » à la pensée créatrice...

Comment peut-on connaître les méandres d'une machine et en garder une passion quasi-mystique ???

Si je regarde ces navigants qui m'entourent, pilotes, ingénieurs, spécialistes cabines, mécanos : ils dissèquent, tordent les paramètres, cherchent les limites, analysent avec une soif sans fin de comprendre les avions qui ont la chance d'être entre leurs mains et leurs cerveaux aiguisés. Ils gardent pourtant un regard enfantin sur la machine, ont les yeux qui brillent, décollent du regard à chaque envol et trépignent d'impatience avant que leur tour arrive de repartir dans les airs.

En vol, concentration et plaisir se mêlent et font tellement bon ménage qu'ils s'amplifient mutuellement. L'énergie se donne et se puise à la fois. J'ai vu souvent des chefs (ou d'autres d'ailleurs...) un peu épuisés ou momentanément désabusés aller chercher dans un vol leur dose nécessaire pour relancer leur optimisme et leur envie. Oui, ces navigants entretiennent avec application un petit morceau de leur âme enfantine qui leur permet de continuer à y croire, même lorsque cela devient difficile.

Peut-être est ce là le secret de la réussite industrielle ou bien humaine ?

Je suis sûre que les pionniers étaient de doux rêveurs ayant voulu transformer leurs rêves en réalité.

Je suis sûre que lorsque la passion transcende, l'homme travaille mieux et cela ne l'empêche pas d'écouter sa raison.

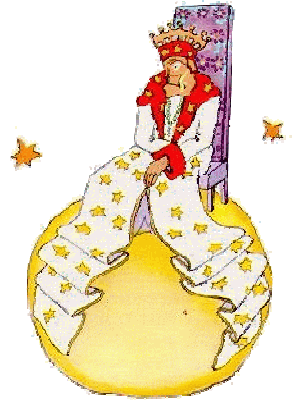
J'ai croisé bien sûr un peu partout ailleurs d'autres doux rêveurs habités de passions : certains construisent leur propre avion, d'autres des maquettes, il y a des amoureux d'étoiles ou des responsables d'associations permettant à ceux qui ne peuvent plus marcher de pouvoir voler...

Je sais que cela est partout et si je parle de ces personnages des essais, ce n'est que parce-que j'ai la chance de pouvoir les observer de près depuis quelques années....

Certes pas un hasard, donc, de voir au détour des couloirs écrivains, musiciens, dessinateurs, photographes, aventuriers en tout genre...

La passion pousse à l'excellence et la poésie ne tue jamais la science mais lui donne la force d'avancer.

Quant à moi, ils m'ont transmis le goût de l'avion (infiniment merci !) mais mon cœur aura toujours une préférence pour l'humain, un terrain d'exploration aux découvertes infinies et qui donne parfois envie d'écrire...



Quelques citations, pour le plaisir :

« Toutes les grandes personnes ont d'abord été des enfants. (Mais peu d'entre elles s'en souviennent) »

« Quand le mystère est trop impressionnant, on n'ose pas désobéir »

« C'est tellement mystérieux le pays des larmes »

« Je n'ai alors rien su comprendre ! J'aurais dû la juger sur les actes et non sur les mots. Elle m'embaumait et m'éclairait. Je n'aurais jamais dû m'enfuir ! J'aurais dû deviner sa tendresse derrière ses pauvres ruses. Les fleurs sont si contradictoires ! Mais j'étais trop jeune pour savoir l'aimer . »

« Il faut exiger de chacun ce que chacun peut donner, reprit le roi. L'autorité repose d'abord sur la raison. Si tu ordonnes à ton peuple d'aller se jeter à la mer, il fera la révolution. J'ai le droit d'exiger l'obéissance parce que mes ordres sont raisonnables. »

« Celui-là, se dit le petit prince, tandis qu'il poursuivait plus loin son voyage, celui-là est méprisé par tous les autres, par le roi, par le vaniteux, par le buveur, par le businessman. Cependant c'est le seul qui ne me paraisse pas ridicule. C'est, peut-être, parce qu'il s'occupe d'autre chose que de soi-même. »

« Quand on veut faire de l'esprit, il arrive que l'on mente un peu. »

« On ne connaît que les choses que l'on apprivoise, dit le renard. Les hommes n'ont plus le temps de rien connaître. Ils achètent des choses toutes faites chez les marchands. Mais comme il n'existe pas de marchands d'amis, les hommes n'ont plus d'amis. »

Epilogue :

Ma fille ayant atteint l'âge du Petit Prince, il me parût très indiqué de lui lire l'ouvrage sans plus attendre.

Ainsi, chaque soir était un rendez-vous de partage. Je savais qu'elle saurait recevoir. Je voyais dans ses yeux l'éveil attentif et le bonheur paisible de cette promenade poétique.

L'enfance est incroyable quand elle donne la faculté de ne point se surprendre d'une fleur qui parle, d'un roi trônant sur une planète inhabitée ou encore d'un Petit Prince parachuté au milieu du désert.

Je vis donc le plaisir des mots et la magie d'une poésie qui n'avait pas toujours besoin d'être déchiffrée. Juste entendue.

La dernière page arriva. Je sentais bien que la séparation était un peu triste mais je sus ainsi que le cadeau de cette lecture ne serait pas oublié.

Ce fût donc ma troisième expérience du Petit Prince. Celle qui me donna de savoir que l'Adulte sérieuse savait jongler avec l'Enfant pas tout à fait éteint et que la raison savait faire place à l'émotion.

J'allais refermer le livre. Il ne restait que la biographie que je pensais un peu ennuyeuse après cette belle histoire. Mais Justine en avait décidé autrement. Je commençais donc : « Antoine de Saint-Exupéry est né à Lyon, le 29 juin 1900. »
« Maman, Maman, le 29 juin ! Il est né le même jour que moi ! »...

Séverine Kaci



CE JOUR LA (suite et fin)

début N° 35

.../// ...

- Comment ça, ça va péter ce soir ? A la météo, ils ont dit que les orages seraient pour demain soir ! Interrogeais-je le monsieur à la canette bien entamée...
- Oooh mon ptit gars ! C'est pas pac'que tu pilotes un aéroplane qu'y faut que tu croies tout ce qu'on te dit. Comment qu'tu veux que les Parisiens y s'y connaissent dans la météo de la Corrèze ? Y savent même pas que ça existe ! Moi, j'te dis, jeune, cette nuit ça va péter et fort ! »

...///...

Toutefois, la visite du rassemblement me fit très vite oublier mes petits soucis du jour qui, de toute façon, seraient ceux du lendemain. En effet, le soir tombait déjà sur le marché de Brive La Gaillarde, chère à Brassens, et il était vraiment trop tard pour entreprendre quoique ce soit, même un vol local après la fermeture de la manifestation, au bénéfice de mon ami du cru. En revanche, je ne peux que redire toute mon admiration à l'égard de ces créations volantes conçues et fabriquées maison, toutes plus rutilantes les unes que les autres et qui font la fierté méritée de leur géniteur. Faut-il aussi rendre ici un très grand hommage aux compagnes de ces constructeurs éclairés... parfois à la bougie, parce que ça a encore disjoncté... ? Celles qui de patience en insupportable voient peu à peu leur salon se transformer en atelier d'assemblage et le portrait de belle maman peu à peu disparaître de la table de nuit, poussé subrepticement par un renvoi d'angle tout frais usiné et qui sent bon l'huile de coupe... Faut-il qu'elles soient vraiment amoureuses de leur bricoleur de bonhomme et aussi ...de leur avion bricolé ? Bravo mesdames pour votre abnégation devant cette génération spontanée de patrimoine aéronautique... La gent masculine vous en saura toujours gré !

Le rassemblement avait maintenant fermé ses portes et il ne restait plus à tout un chacun qu'à rentrer dans ses foyers, le mien étant momentanément transféré pour cette nuit dans la ferme parentale de mon pote Christian. Bien évidemment, j'étais attendu. Christian m'avait prévenu avec un sourire coquin : « Tu vas avoir droit à tout. Un vrai repas campagnard. Mes parents n'envisagent pas de recevoir les amis de leurs enfants autrement qu'en leur faisant goûter les produits de la ferme... et tous les produits ! » Lors de nos années communes à la Fac, Christian qui rentrait chez lui tous les week end avait toujours bonne mine. J'allais bientôt comprendre pourquoi.

Nous arrivâmes chez lui après quelques kilomètres de routes très fortement sinueuses qu'il valait mieux avoir à parcourir avant qu'après un repas corrézien. Prélude non attendu à l'accueil de la maîtresse de maison nous ouvrant très grand ses bras sur le pas d'une bâtisse gigantesque, corps de ferme principal, nous eûmes à nous frayer un passage au travers d'une horde de canards gras plus enclins à avaler les lacets de mes chaussures qu'à harmoniser leur concert cancanier.

De toute évidence l'un des leurs avait été assassiné au cours des heures passées et s'exprimait en conséquence un vent de révolte au sein de la cohorte. J'en fus pour une paire de lacets et quelques ecchymoses sur le dessus de mes petits pieds potelés. Christian appela derechef le chien gardien du domaine qui mit fin immédiatement à la manifestation et reconduisit la basse foule vers la cour idoine dans un nuage de plumes. La séance que je venais de vivre m'avait beaucoup amusé et il était temps maintenant après les présentations d'usage, de passer à table. Les places étaient attribuées sans qu'il vint à quiconque l'idée de contester le plan de table.

Le patriarche surmonté de son couvercle en feutrine noir siégeait au bout de celle-ci et commençait déjà à trancher avec bonhomie une énorme couronne de pain de campagne qu'il avait extraite du tiroir du bout de la table. De ma vie je n'en avais vu d'aussi gigantesque. Il n'était assurément pas dans les coutumes de la maison de descendre quotidiennement au village le plus proche afin d'y aller chercher une demi-baguette...



Bien encadré entre la maîtresse de maison aussi maman de mon copain et lui-même, je n'avais d'autre choix que d'entamer le foie gras maison truffé accompagné de plusieurs tranches de saucisse de canard et de saucisson sec tout aussi maison en n'oubliant surtout pas de goûter le jambon séché que l'on avait décroché du soliveau du saloir en mon honneur.

On aurait pu s'arrêter là mais que nenni ! C'était au tour du canard mort pour la cause dans l'après-midi, rôti de son état et agrémenté de quelques flageolets produits à la ferme, d'apparaître sur la nappe. Je dus en outre fortement apprécier le vin rouge de la vigne du domaine. Désireux d'être bienséant, je ne comprenais plus au bout d'un moment pourquoi mon verre vivait un remplissage spontané alors que je m'efforçais de le vider en toute bonne volonté. Mystère des vases communicants sans doute. Je n'en pouvais déjà plus mais la petite salade qui passe toute seule vint précéder un puissant plateau de fromages locaux qu'il fut hors de question de ne point honorer. J'étais au bord de l'apoplexie mais j'ai vraiment cru que j'allais mourir lorsque Madame la maman de Christian apporta un magnifique gâteau aux noix tout léger de sa facture et qu'il fallut arroser d'une crème caramel pour diluer un peu... Je ne vous dis que cela, mais lorsqu'il fallut, pour clôturer ce repas de bienvenue, rincer la tasse de café avec la "poire" maison, je pense que je me suis évanoui car je ne me souviens plus avoir regagné mon dortoir d'une nuit. Je pense que la description de celui-ci devrait rappeler quelques bons souvenirs à certains lorsque, tête blonde espiègle d'une dizaine d'années, ils allaient passer quelques jours chez papy et mamie à la campagne... Nous sommes tous issus de la terre, ne l'oublions jamais !

La chambre dans laquelle j'avais été, de toute évidence, télé-transporté était située au premier étage de cette grande maison. Le lit dans lequel je dus m'enfouir faisait face à la fenêtre fermée par une crapaudine et obturée par de puissants volets à persiennes. Une grande armoire Louis XV d'au moins trois mètres de hauteur meublait toute la partie droite de la chambre. Je n'osai cependant pas assouvir ma curiosité ; je ne l'ouvris donc point et n'étais de toute façon pas en état de le faire. Seule l'envie de m'allonger afin de stabiliser un peu mon environnement me hantait. La tâche fut cependant quelque peu difficile puisqu'il me fallut faire un peu d'escalade afin de pouvoir m'introduire dans ces draps de jute bien râpeux qui sont à la soie ce que le transport routier est à la couronne d'Angleterre... Je découvris alors dans un semi-coma que j'étais surmonté d'une paire de couettes recouvertes elles-mêmes d'un édredon en plumes (de canards...) d'une demi-tonne environ. Le total devait culminer à peu près à un bon mètre cinquante depuis le sol. Compte tenu de la température extérieure et même si ces vieilles demeures conservent une certaine fraîcheur perpétuelle eu-égard à l'épaisseur de leurs murs, je dus, afin de ne pas fondre totalement tel un foie gras poêlé, benner sur la gauche du lit (de l'autre côté de l'armoire donc) tout cet attirail polaire. Puis, je m'endormis tel un bienheureux.

Soudain et comme si on tambourinait à ma porte, je me réveillai pensant même qu'un intrus avait allumé la lumière

« Qu'-qu'-qu'est-ce que c'est ?

- TRIACKKKKSBRAOUMBOUMBADABOUM BOUM BOUMBOUM !!! Me répondit-on de l'extérieur simultanément à illumination de l'intérieur de toute la chambre au travers des persiennes...Tiens ! C'est le même abat-jour que chez ma grand-mère !
- Mais, mais ! M...e ! C'est de l'orage ça ! Ah ben alors là, je suis dans de beaux draps !...Bah ! Ca va passer cette nuit et demain matin il fera beau »



Jeune crédule que j'étais. Le bonhomme de la buvette ne s'était pas fichu de moi. Il avait raison. Je crois que finalement, il faut toujours faire confiance aux gens du cru et jamais aux parisiens... Je le saurai désormais. Si !

Ce violent orage qui avait perturbé ma nuit cessa au bout de quelques heures et je finis par me rendormir. Mais le vrai réveil, celui qui met fin aux rêves les plus doux du sommeil transcendantal, fut pour moi des plus traumatisants. En effet, le bruit incessant de la pluie sur les tuiles de la toiture balayait d'un coup mon survol des châteaux de la Loire en tapis volant accompagné de ma douce dont j'ignorais jusqu'alors l'existence... Bref ! Il pleuvait fort, très fort ! Je confirmais de visu le diagnostique en ouvrant les volets. Bon sang que c'est triste la Corrèze lorsque le temps est maussade ! Tant pis. Il fallait que j'aille vite au terrain. Il n'y aurait qu'auprès de mon Jojo que je me sentirai à l'aise.

Christian était déjà debout et m'attendait pour petit-déjeuner. Il comprit immédiatement la situation en voyant ma tête déconfite, et avant même que je n'ouvre la bouche me proposa de m'emmener sans plus tarder à l'aérodrome.

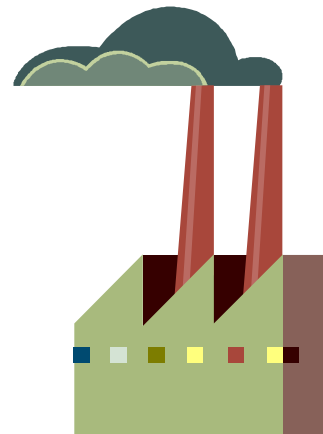
J'avalai sans conviction un bol de café au lait sous l'œil désespéré de la maîtresse de maison qui m'avait toutefois préparé un pique-nique « au cas où... » et je lui fis mes adieux les plus reconnaissants sur le seuil de la porte tout en acceptant ses dernières recommandations qui n'avaient rien à envier à celles qu'aurait pu me faire ma propre Maman.

« Faites attention sur la route et vous l'aviateur, pas d'imprudences avec votre avion ! » Mouais ! Elle avait drôlement raison, la maman de mon copain.

Maintenant sur place et après avoir fait mes adieux à mon ami, je me précipitai au bureau de piste improvisé pour le rassemblement afin d'y glaner quelques infos sur la météo à venir. La pluie s'était arrêtée et l'horizon s'était un peu dégagé vers le Nord sans que cependant le plafond ne soit réjouissant. Je décidai toutefois de partir, hanté par la crainte ne pas être présent au bureau de poste le lendemain. Le Papa Tango m'attendait, fidèle. Je le "désemmittouflai", réquisitionnai un collègue pour me lancer le moteur et m'installai à bord prêt pour faire la plus belle c.....e de mon existence.

Je décollai donc de Brive et, dans un premier temps, mis le cap directement vers le Nord en direction de Limoges eu-égard à la voie ferrée immanquable qui relie les deux villes. La première demi-heure se déroula sans trop de souci. Le plafond me permettait une altitude raisonnable au-dessus des monts et vaux corréziens jusqu'à ce que celui-ci ne se mette à descendre peu à peu.

Curieusement, je me retrouvais dans une région d'où subitement des tas de cheminées d'usine se mettaient à émerger du sol. Jamais je n'aurais imaginé que la Corrèze fut tant industrialisée... Mais, nom d'une pipe, pourquoi avaient-ils eu besoin de les faire si hautes ? Car il me fallait maintenant descendre de plus en plus et commencer quelques altérations de cap afin d'éviter les nuages et peut-être aussi ces p....s de cheminées... Je n'ai pas aimé du tout, du tout, cette sensation d'être enfermé dans une grotte sans issue avec toutes ces stalagmites.



Le petit pilote était de moins en moins rassuré et commençait à avoir des montées d'angoisse. Non ! Ce n'était pas possible, il fallait que je passe absolument. La poste ne pourrait pas se priver de ma présence, moi qui étais déjà remplaçant stagiaire de titulaires en congés. D'ailleurs, au sujet de La Poste, je me demandais bien comment à l'époque les Grands de l'Aéropostale arrivaient à passer quelle que soit la météo. Ils forçaient à nouveau toute mon admiration et moi dans l'instant j'étais très loin de leur arriver aux chevilles.

Et ce plafond qui continuait de descendre, toujours, toujours, inexorablement ! Et moi bien sûr de l'accompagner dans cette trajectoire me rapprochant du sol... Et ces petits reliefs qui ne cessaient de grandir et de monter vers le ciel et « Tiens ! Encore une cheminée plus haute que les précédentes... » Et les maisons de plus en plus grandes, et... mince ! Me voici dedans un nuage. Ouf ! Tout petit, le nuage. Je revis immédiatement le sol.

« Sauvée ! Mais pas pour longtemps si tu continues comme ça, Desbois »

Tant pis, c'était fichu. Je n'y arriverai pas ! Je me décidai enfin à faire demi-tour, mais trop tard ! J'étais dedans. J'avais amorcé un virage à droite trop tardif de sorte que je me retrouvais dans la couche sans aucune référence extérieure. Mon Dieu qu'ai-je fait ? Pas d'instrument de pilotage sans visibilité. Pensez-donc ! Un Jodel avec pour seuls moyens de navigation la pression d'huile et le compte-tours. C'est peut-être d'ailleurs un peu à ce dernier que je dois la vie et beaucoup à mon grand frère Luc (pilote extraordinaire de son état) qui m'avait donné quelques bons tuyaux pour de telles situations. En effet, celui-ci m'avait toujours enseigné que seul le sang froid pouvait donner quelques chances de survie en la circonstance. Il m'avait dit « Si tu as la chance d'avoir amorcé et stabilisé ton virage de demi-tour en ciel clair avant de rentrer dedans, si tu ne t'affoles pas et que tu ne touches plus aux commandes, tu as toutes les chances de sortir du nuage au bout de peu de temps »

Il m'avait aussi enseigné les rudiments de la bille-aiguille avec la même pédagogie. Hélas aujourd'hui mon Jojo n'en était pas équipé. J'appliquai donc ce précepte à la lettre en me faisant violence pour ne pas céder à la panique et certainement en invoquant le Ciel comme jamais car ces quelques secondes m'ont paru une éternité. Vraiment ! Mourir à tout juste vingt ans est d'une stupidité sans nom. De plus, mon compte-tours commençait à s'affoler, ce qui me sortit un peu de ma viscosité mentale attendant la fatalité.

« Mon Dieu, je descends ! Je n'en ai plus pour longtemps. » L'altimètre décroissait effectivement, confirmé par un "badin"⁽⁴⁾ croissant et un variomètre négatif mais du bord pour l'instant faible. Dans un dernier sursaut de lucidité avant l'impact attendu, je réduisis les gaz et tirai très légèrement sur le manche en essayant surtout de ne pas contrarier l'équilibre latéral que je pensais stable. Pauvre de moi ! Comme si j'allais m'en sortir ! Et le miracle se produisit. Si ! J'aperçus le sol un court instant, mais suffisamment pour me rendre compte que j'étais quasiment sur la tranche avec le nez pointé vers le sol... Les quelques dizaines de mètres qui me séparaient de ce dernier suffirent cependant au redressement de la situation et à la sortie définitive de la couche de nuage.

Ce jour là, j'ai vraiment failli mourir !

Ce n'était de toute évidence pas mon heure et je reste persuadé qu'outre les conseils éclairés de mon Frère Grand, je ne dus mon salut qu'à l'intervention Divine. Comment voulez-vous que je ne croie pas, maintenant ! Je pense vraiment que cet événement a véritablement renforcé ma Foi et que le Bon Dieu est quand même un type vachement bien !!

J'étais à nouveau hors des nuages et je rebroussais chemin sans demander mon reste. Cette expérience traumatisante me marquerait à vie. Trente ans après, je me revois toujours en train de mourir aux commandes de mon Jodel.

Je retrouvais Brive puis son aérodrome avec une joie non dissimulée et y atterris à nouveau, heureux comme jamais d'être encore suffisamment vivant pour y fouler de mes chaussures désormais sans lacet l'herbe même très humide. Je posais mon Jojo au milieu des autres avions encore présents. De toute évidence certains avaient eu plus de chance que moi car l'aire de parking s'était un peu vidée. Je re-capitonnais mon petit avion et essayai de trouver à l'aéro-club un quidam à qui j'expliquerais la situation et avec l'espoir que quelqu'un puisse m'emmener à la gare. Je découvris alors que je n'étais pas tout seul dans cette galère car un charter sympa avait été organisé à destination de celle-ci. J'obtins en outre l'assurance que des âmes charitables prennent soin de mon aéroplane jusqu'au jour prochain où je serais en mesure de revenir le chercher.

La SNCF n'était pas en grève ce jour là mais force fut de constater que le trajet Brive Saumur n'était pas des plus directs. En effet, après un changement à Vierzon, puis un autre à Tours, puis encore un autre à Saint-Pierre des Corps, j'arrivai enfin à Saumur dans la matinée du lundi, cependant trop tard pour assurer la tournée du facteur que je remplaçais. Encore une fois, la poste ne m'en voulut point mais ma tournée du mardi s'était vue conséquemment affectée d'une surcharge pondérale considérable.



Les jours passaient et je n'avais que les week-ends de disponible pour aller chercher mon petit avion. L'aéro-club de La Flèche en avait besoin mais comprenait "la problématique" comme on dit aujourd'hui. Patrick qui était toujours prêt à faire l'aller et retour avec moi avait réservé tous ses samedis et ses dimanches afin de m'accompagner à Brive avec le Rallye qu'il affectionnait tout particulièrement. Il y eut trois tentatives, les deux premières s'étant soldées par un échec cause météo, encore ! Après chaque retour bredouille au bercail, Patrick me consolait à grand renfort de barres chocolatées.

« T'inquiète pas, me disait-il, on va y arriver. Prends cela. Le chocolat, c'est bon pour le moral » Je crois d'ailleurs que depuis cette époque, j'ai en toujours une ou deux dans ma sacoche de vol, moins sans doute par gourmandise (Bof ! Pas sûr ça...) que pour conjurer le sort d'un retour de mission impossible.

Le troisième week-end fut le bon. Brive était enfin accessible par les airs. J'avais pris les commandes du Rallye puisque Patrick devait le ramener à la Flèche, devant moi-même rapatrier enfin le D112.

L'autonomie du Rallye permettait le voyage sans souci de quantité de carburant et nous referions le plein des deux avions avant de quitter Brive. En revanche nous savions que le Jodel aurait besoin d'une escale pour avitaillement. Un peu fâché avec les escales techniques compte tenu de ma récente expérience nous avions emporté à bord du MS 880 un magnifique jerrican jaune (compatible alimentaire, mais on s'en fiche) de 20 litres que nous remplirions aussi à Brive et que j'attacherais sur le siège de droite tel un passager rassurant. Je ne suis pas très sûr que tout ceci fut bien autorisé par la Direction de l'Aviation Civile, mais encore une fois "nécessité avait fait loi" !

Le Jodel avait été gentiment rentré dans un des hangars, bien à l'abri, par les membres de l'aéro-club de Brive. Je les remercie encore d'avoir ainsi préservé ce petit avion tout fragile n'étant constitué que de bois et de toile, subitement devenu orphelin et lâchement abandonné par son pilote.

Les pleins des deux avions ... et du jerrycan furent rapidement effectués et après moult remerciements aux membres présents de l'AC Brive, nous re-décollions enfin pour un vol en patrouille à destination de la Flèche. Comme par miracle, toutes les cheminées avaient rapetissé au cours de ces derniers jours et leur nombre avait beaucoup diminué... Toutefois, Il y eu bien une escale technique pour avitaillement du D112 mais curieusement je ne retrouve pas trace dans mon premier carnet de vol de celle-ci et suis donc bien incapable de vous dire sur quel aérodrome fut fait le remplissage pirate. De toute façon, je vois bien que vous vous en moquez totalement, comme moi d'ailleurs, là n'étant pas l'intérêt de l'histoire sinon à regretter un certain pragmatisme dans la pratique de l'aviation légère, il y a trente ans... !

Depuis cet épisode de ma vie qui aurait pu en sonner le glas, j'ai une vision un peu différente de l'aviation légère. Elle reste dès lors pour moi, certes, un moyen rapide mais plutôt pour les gens pas trop pressés et surtout une forme de transport aérien des plus aléatoires. Toutefois, ne vous y trompez pas, je ne suis pas en train (c'est le mot !) de plébisciter la SNCF qui en matière de certitudes a quelques progrès à faire, mais bien de rendre hommage au transport aérien de professionnels qui demeure, et pour très longtemps encore, le moyen de transport le plus sûr du monde même si, j'en conviens, les lignes La Flèche-Brive ou Toulouse-Angers restent toujours à inventer...

G.Desbois

- (1) Buffeting : Vibrations de la cellule due à l'aérodynamique perturbée d'une voilure proche du décrochage
- (2) RSA : Réseau des Sports de L'Air et en particulier regroupe les constructeurs amateurs
- (3) Carte VAC : carte d'aérodrome destinée au pilote de vol à vue
- (4) Badin : indicateur de vitesse du nom de son inventeur. Terme devenu générique

VINH-YEN

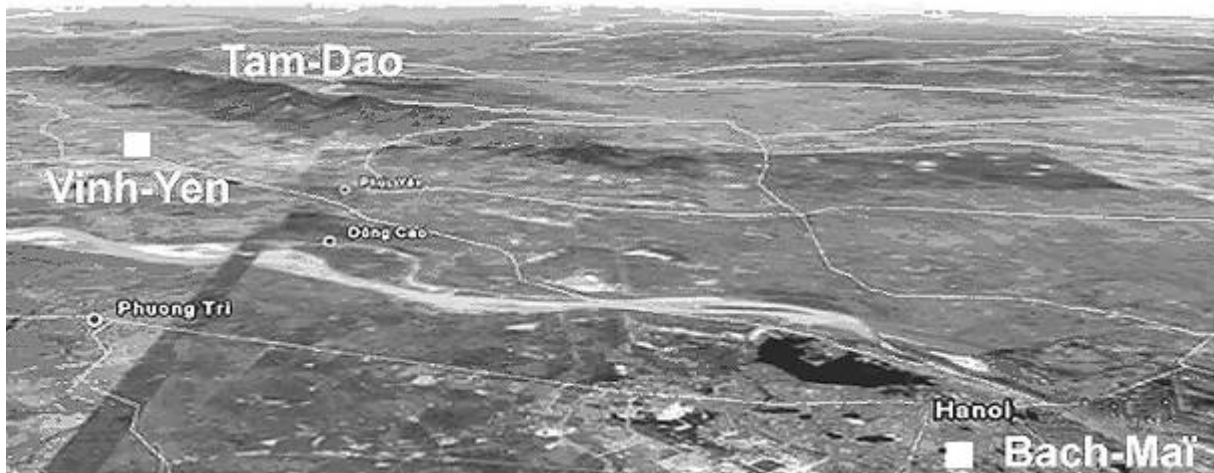
A la suite de l'évacuation, à travers la frontière nord de l'Indochine, de l'armée de Chan-Kai-Chek alors stationnée au Quang-Si, rien ne séparait plus les forces de Mao-Tse-Tong de la guérilla Viet-Minh opérant au Tonkin. Celle-ci allait alors recevoir une aide de plus en plus importante dans les domaines de l'armement, des transports et de l'instruction du personnel, prodiguée en grande partie par l'U.R.S.S.

Cette montée en puissance du Viet-Minh au nord du Tonkin préoccupant l'État-major de Saïgon, celui-ci décida, dans le courant du mois de décembre 1950, de renforcer ses forces stationnées dans cette région, l'aviation en particulier.

C'est ainsi que, dans les tous derniers jours de 1950, des *Hellcat* du *Normandie-Niemen*, venus de Tan-Son-Nhut et du *Corse*, en provenance de Nha-Trang, furent mis en place à Hanoi sur le terrain de Bach-Mai.

Dès le 1^{er} janvier 1951, les sorties commencèrent pour attaquer les voies de communication menant de la frontière de Chine au delta, faisant intervenir, outre des JU52 et des B26, les *Bearcat* des groupes *Auvergne* et *Roussillon* stationnés à Cat-Bi près d'Haiphong en plus des appareils du *Corse* et du *NN*.

A la mi-janvier, les Viets attaquèrent en masse Vinh-Yen, 40 km au NW de Hanoi, ses troupes dévalant du massif du Tam-Dao où elles s'étaient concentrées.



(D'après Google-Earth)

Pour la première fois, nous n'avions plus à faire à de petits hommes en noir, mais à des combattants habillés en kaki, portant le célèbre casque en latanier, et équipés d'un armement moderne, à tel point que nous n'osions pas tirer pensant être en présence de troupes amies.

Le premier jour de l'attaque, j'étais équipier de Liautard et nous survolions la zone située au nord de Vinh-Yen. En-dessous de nous, des centaines d'hommes en kaki, progressaient en colonne vers le sud. Toujours méfiant, et ne voulant pas commettre de méprise, mon chef de patrouille, s'est fait confirmer à plusieurs reprises l'ordre d'attaquer :

- « *Mais je ne peux tirer, ce sont des nôtres, ils sont en kaki, ils se déplacent tranquillement, ils ne se dissimulent même pas !* »
- *Si, si, ce sont des Viets ! Tirez, tirez* »

Nous avons alors commencé à mitrailler les Viets qui, à partir de cet instant, se sont dispersés et dissimulés.

Puis nous avons utilisé le napalm.

Dans un premier temps, cela a été préparé selon un mode plutôt artisanal : on versait une certaine quantité de granulé dans un bidon largable, on complétait avec de l'essence puis on introduisait un tube qui soufflait de l'air pour activer le mélange. En civil, l'Attaché de l'air américain allait de l'un à l'autre pour donner des conseils et surveiller l'opération.

Puis, des quantités de plus en plus importantes étant demandées, il a fallu passer au mode semi-industriel : un atelier fonctionnait H24 et mettait en œuvre plusieurs équipes, certaines comportant même des prisonniers Viet-Minh, très dévoués. Pour travailler la nuit, des lampes avaient été installées, pas toujours dans des conditions de sécurité satisfaisantes, les fils baignant par endroits dans l'essence répandue sur le sol.

Ce qui devait arriver est arrivé et, une nuit vers une heure du matin, la sirène retentit. Dehors, un brasier éclaire le ciel. Non seulement brûlent les stocks de napalm stockés sous le hangar, mais également des caisses de matériels, de moteurs, la combustion de certaines pièces en magnésium émettant une lueur aveuglante.

A proximité, des JU 52 chargés de bombes sont menacés. Les pilotes logeant sur la base n'étant peut-être pas en nombre suffisant, des mécanos mettent en route des appareils et les déplacent eux-mêmes vers un autre parking.

Au matin, c'est un spectacle de désolation qui s'offre au regard. Il a fallu remettre en état la « chaîne de production », ce qui fut fait.



Le 14 janvier au lever du jour, Bretnagon et moi sommes les équipiers de Perfettini et notre patrouille est peut-être la première à avoir largué du napalm à Vinh-Yen. Le spectacle était impressionnant mais il nous restait toutefois à améliorer notre précision en recherchant les meilleurs paramètres de largage : hauteur et vitesse.

Traditionnellement, les mois d'hiver sont pluvieux au Tonkin. Certains jours, nous devions opérer avec à peine 1.000 pieds de plafond par une visibilité très médiocre. Il y avait un incessant va et vient sous la couche entre Hanoi et Vinh-Yen et des collisions ont pu être évitées de justesse dans le crachin, entre des patrouilles allant vers leur objectif et d'autres en revenant. Et puis, tout est rentré dans l'ordre quelqu'un ayant eu une idée lumineuse : chacun devait tenir sa droite en suivant la route Hanoi - Vinh Yen !

A la fin du mois, l'affaire était terminée : les Viets avaient décroché et nous avions rejoint nos bases

Jean HOUBEN



Bach-Maï : deux HELLCAT du "N.N." avant le décollage. (DR)



Hellcat du "NN" au-dessus du delta du Fleuve rouge (DR)



Attention aux arêtes du marshmallow !

La gélatine utilisée dans l'industrie alimentaire, traditionnellement d'origine bovine ou porcine, est depuis l'épidémie d'encéphalopathie spongiforme bovine essentiellement...porcine. Cependant, pour des considérations philosophiques ou religieuses, la gélatine de poisson peut représenter une alternative.

L'allergie au poisson est fréquente et due le plus souvent à une sensibilisation à un panallergène, la β -parvalbumine, présente dans le muscle de l'animal. Or la gélatine est extraite de la peau et des arêtes de divers poissons et jusqu'ici aucune réaction à une gélatine de poisson n'avait été décrite. C'est maintenant chose faite avec la publication du cas d'un garçon de 12 ans ayant présenté une réaction anaphylactique sévère avec urticaire, angio-œdème et asthme, 20 minutes après un repas comportant du bœuf grillé au barbecue et des marshmallows contenant de la gélatine de poisson. Aucun poisson n'avait été cuisiné ce jour-là. Ce détail est important car le garçon, par ailleurs pollinique et asthmatique, avait présenté plusieurs épisodes d'allergie à l'ingestion de divers poissons et même une urticaire au simple contact d'un poisson.

Les tests cutanés réalisés ont montré une forte sensibilisation au thon, au cabillaud, au saumon, aux graminées et aux acariens de poussière de maison. Le dosage d'IgE spécifiques était positif pour le thon (65 kU/l), le saumon (32 kU/l), le cabillaud (16 kU/l), les graminées (64 kU/l) et l'acarien D Pter (63 kU/l) mais était négatif pour le bœuf.

L'analyse de diverses gélatines de poisson et de marshmallows en contenant n'a montré aucune contamination par la β -parvalbumine. Des tests cutanés ont été ensuite pratiqués avec des échantillons de gélatine de poisson : ils ont été positifs pour une concentration de 4,5 μ g/ml. L'étude de la sensibilité à la gélatine de poisson pourrait donc être utile chez les patients allergiques au poisson...

Dr Geneviève Démonet

Kuehn A et coll. Anaphylaxis provoked by ingestion of marshmallows containing fish gelatin. J Allergy Clin Immunol 2009; 123 (3): 708 – 709.

Bien dormir ce soir pour moins souffrir demain

Des relations, très complexes, entre sommeil et douleur, ont été mises en évidence depuis longtemps, mais plutôt dans le cadre de la pathologie chronique ou de l'expérimentation animale, montrant qu'il était difficile de distinguer causes et effets. D'autre par, l'intensité de la douleur postopératoire étant très inégale d'un individu à l'autre, plusieurs travaux se sont attachés à l'étude des facteurs de variation de cette douleur aux conséquences multiples, dans l'espoir d'améliorer les suites opératoires.

Cette étude récente, a concerné 24 patientes de 45 ans d'âge moyen, pour lesquelles le diagnostic de cancer du sein, suspecté ou prouvé, impliquait une intervention standardisée, non mutilante, pratiquée en ambulatoire. Toute pathologie neuropsychiatrique était un motif d'exclusion. Depuis la nuit précédant l'intervention et durant la semaine suivante, les patientes portaient au poignet un dispositif d'actigraphie, dont le fonctionnement est validé, capable de mesurer la durée du sommeil, son déroulement, interrompu et perturbé ou non. Ces données étaient couplées à une auto-appréciation de ces mêmes paramètres.

L'estimation de la qualité du sommeil correspondait au rapport entre durée totale de l'endormissement et temps passé en décubitus \times 100. L'intensité de la douleur postopératoire et son impact sur les activités quotidiennes, durant toute la semaine qui suivait l'intervention, ont été évalués par le BPI d'où résultait des scores de 0 à 10. Juste avant l'anesthésie et à la fin de la semaine, l'état émotionnel était vérifié par l'échelle VAS à 3 items, avec des scores de 0 à 100.

Selon les résultats du BPI, 13 patientes (54,2 %) avaient éprouvé une douleur discrète et 11 (45,8 %), une douleur modérée à sévère, à un moment quelconque de la semaine postopératoire.

L'échantillon a été réparti en 3 groupes, selon la qualité du sommeil de la nuit précédant l'intervention. Les patientes ayant eu la plus mauvaise nuit pré-opératoire avaient un score moyen de douleur supérieur de 59 % et un score moyen d'impact de la douleur sur les activités quotidiennes supérieur de 64 % à celui du groupe ayant le mieux dormi avant l'intervention ($p=0,025$) et ($p=0,08$).

Un contrôle statistique a confirmé également que la qualité du sommeil de la dernière nuit pré-opératoire apparaissait comme un facteur prédictif indépendant de l'intensité de la douleur postopératoire (en dehors de multiples facteurs concernant l'état émotionnel, le protocole anesthésique ...). Il est aussi intéressant de noter que la durée du sommeil, en soi, n'intervenait pas au même titre que sa qualité.

Devant ces résultats, les auteurs proposent des hypothèses physiopathogéniques susceptibles de leur correspondre. Cependant, malgré la rigueur du protocole de l'étude, ils tiennent à la considérer comme préliminaire, en raison, surtout de la faiblesse de l'effectif.

Dr Françoise Ponchie Gardelle

Wright CE et coll. : Disrupted sleep the night before breast surgery is associated with increased postoperative pain. J Pain Symptom Manage 2009 ;37 : 352- 362

Mastiquez pour avoir moins faim !

Certaines données épidémiologiques et cliniques montrent que les fruits à coque peuvent être incorporés dans le régime alimentaire sans conséquence sur le poids corporel. Ce fait a été attribué à leur fort pouvoir satiétogène, à leur pouvoir d'augmentation des dépenses énergétiques au repos et à leur faculté de limiter la bio-accessibilité des lipides.

Les auteurs américains (Indianapolis) de cette étude ont souhaité explorer le rôle de la mastication à cet égard car il a été constaté que la bio-disponibilité des lipides des fruits à coque était largement dépendante de la fracture mécanique de leur paroi cellulaire.

Cet essai croisé randomisé à 3 bras, a recruté 13 adultes sains dont l'IMC moyen était de 23,1 +/- 0,4 kg/m². On leur a demandé de mastiquer 55g d'amandes 10 fois, 25 fois ou 40 fois par ingestion. Des échantillons de sang ont été recueillis et l'appétit apprécié pendant les 3 heures suivantes. Ultérieurement, pendant 4 jours, une alimentation normale a été apportée, incluant 55 g d'amandes mastiquées dans les mêmes conditions. Des prélèvements complets de selle ont été collectés.

À l'entrée dans l'étude, avec 40 mastications par rapport à 25, l'appétit a été drastiquement abaissé ($p < 0,05$) et la sensation de plénitude plus élevée. Deux heures après 25 mastications, par rapport à 10 et à 40, la sensation de plénitude a été significativement plus basse et l'appétit significativement plus élevé ($p < 0,05$).

Sur le hormonal, la concentration initiale du GLP 1 (glucagon-like peptide 1) après l'ingestion a été significativement abaissée après 25 mastications par rapport à 40. La concentration d'insuline a décliné plus rapidement après 25 et 40 mastications qu'après 10 ($p < 0,05$ dans les 2 cas).

L'excrétion fécale des lipides a été significativement plus élevée après 10 mastications qu'après 25 et 40 ($p < 0,05$ dans les 2 cas). Pour tous les participants, les pertes d'énergie fécales après 10 et 25 mastications par rapport à 40 ont été plus élevées ($p < 0,005$).

En conclusion, les résultats de cette étude montrent d'importantes différences dans l'appétit et les réponses physiologiques en fonction du nombre de mastications en ce qui concerne les amandes et vraisemblablement également pour les autres fruits à coque et les autres aliments. Nos parents nous le disaient bien quand nous étions petits : ne mange pas si vite et mâche bien !

Dr Serge Brugier

Cassady BA et coll : Mastication of almonds : effects of lipid bioaccessibility, appetite and hormone response. Am J Clin Nutr, 2009; 89: 794-800

Langage et pensée : erreurs et vérité !

La pensée sans langage est une notion actuellement bien établie dans l'esprit des neurologues. Cette présentation a pour seule but de mettre en évidence les raisons qui ont pu conduire à nier si longtemps que le langage soit destiné avant tout à exprimer une pensée déjà en grande partie élaborée (le transformant ainsi en un code autoréférentiel) et à montrer les risques intellectuels inhérents à tout thème qui touche de près ou de loin à la philosophie.

Du point de vue médical, la première escarmouche vint de Trousseau qui mit en doute la parole de Lordat, premier médecin à donner une description toujours actuelle de l'aphasie (car il s'agit d'une très fine auto-observation). L'erreur de Trousseau fut de ne pas croire les descriptions du malade qu'avait été Lordat, simplement parce qu'il ne comprenait ni ne pouvait s'imaginer ce que pourrait être une pensée sans langage.



L'erreur proprement neurologique fut celle de Pierre Marie, qui croyait en la détérioration mentale liée à l'aphasie, par défaut conceptuel, le poussant à attribuer à l'aphasie des troubles qui ne lui appartenait pas. Mais Pierre Marie fut ancré dans cette erreur pardonnable, vu la complexité du sujet, et la pauvreté des moyens d'investigation, par une haine de Dejerine qui l'empêchait de prendre au sérieux les arguments de celui-ci en faveur de l'intégrité mentale de certains aphasiques. Effectivement, les thèmes de la neurologie comportementale posent des problèmes parfois délicats de délimitation et, ici comme ailleurs, les questions affectives (au sens large) sont loin d'être sans portée.

La neurologie a été aussi influencée par l'alliance philosophico-linguistique, surtout au moment de l'apothéose de la linguistique structurale. Il est bien étrange que ces disciplines aient pu pendant deux siècles considérer simultanément le langage comme un code, admettre que ce code ne se rapportait pas directement au monde extérieur, et nier qu'il encode la pensée. Le langage tenant lieu de pensée ne pouvait que se rapporter à lui-même et se trouvait transformé en un étrange code autoréférentiel. Ici, on trouve mélangés le refus d'envisager ce que l'on ne comprend pas, ce qui évite d'en voir les conséquences, et l'emprise de la pensée dominante dont personne n'ose pas s'affranchir.

Aujourd'hui, l'accumulation des preuves de l'existence de la pensée sans langage, et l'apparition de modalités du traitement de l'information, ne faisant pas appel au langage (les réseaux neuronaux), ont tranché la question et, semble-t-il, rendu improbable l'existence du « mentalais » de Fodor. Mais surtout, il ressort de toute une série d'arguments que le langage est une sorte de devinette qui indique le sens à transmettre sans le contenir.

Une autre façon de comprendre comment les erreurs s'insinuent dans les raisonnements les plus théoriques est de faire remarquer que c'est bien la pensée sans langage qui gouverne la pensée langagière. La démonstration est tirée des tests classiques à la Luria, des délires interprétatifs, ou de ceux des hémiasomatognosiques. Dans tous ces cas, l'intégrité du module langagier ne préserve pas des aberrations. La logique elle-même se trouve bouleversée.

Après avoir rappelé les affirmations de Nietzsche sur les préjugés (ce qui est jugé d'avance) des philosophes, l'avertissement est lancé que le risque des préjugés ne frappe pas la seule philosophie, mais toute étude des thèmes scientifiques qui touchent plus ou moins à la philosophie comme on en rencontre en neurologie comportementale.

Dominique Laplane

Laplane D. : La pensée sans langage. 2e session : Conférence. Présentation : Michel Poncet. 4es rencontres de neurologie comportementale (Paris) : jeudi 5 février 2009.



Des dormeurs éveillés !

Le sommeil paradoxal est l'un des deux états de sommeil humain, avec le sommeil lent. Le sommeil paradoxal occupe 17 à 23 % du temps de sommeil et survient environ toutes les 90 minutes. Il est caractérisé par une désynchronisation corticale (activité rapide, de fréquences mixtes alpha-thêta), des mouvements oculaires rapides en bouffées et par une atonie musculaire totale. L'activité mentale prédominante, déterminée lorsqu'on réveille le dormeur dans ce stade, correspond généralement à des rêves élaborés, comportant des hallucinations multisensorielles et des scénarios complexes. En imagerie fonctionnelle, il existe une hyperactivation du pont et des cortex visuel, limbique (en particulier région amygdalienne) et paralimbique, et une hypoactivation frontale, pariétale et cingulaire.



Le trouble comportemental en sommeil paradoxal

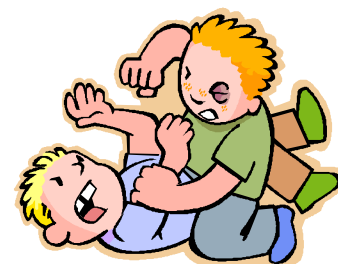
Des comportements moteurs nocturnes violents et complexes, à l'origine de blessures du dormeur ou de son conjoint, ont été décrits pour la première fois chez l'homme en 1986. Ces comportements de cris, paroles, pleurs, rires, coups de pied, de main, pédalage, ou geste d'attraper, correspondent au réveil du dormeur, à l'extériorisation motrice cohérente de rêves de combat contre des animaux, de bagarre, de pédalage sur un vélo fictif, ou de cueillette de pommes fictives, une condition dénommée isomorphisme (1). L'enregistrement vidéo-polysomnographique permet d'identifier que ces patients sont en sommeil paradoxal, avec une abolition imparfaite du tonus musculaire dans ce stade, tant tonique (mesuré au niveau du muscle mentonnier) que phasique (correspondant à des bouffées musculaires sur les muscles des membres ou de l'axe). Cette nouvelle parasomnie est nommée trouble comportemental en sommeil paradoxal (TCSP). Il existe un modèle lésionnel animal de TCSP, produit par la lésion du locus coeruleus péri-alpha au niveau du tegmentum pontique chez le chat.

TCSP, synucléopathies et lésions non dopaminergiques

Les patients avec TCSP n'ont soit aucun autre trouble (TCSP « idiopathique »), soit souffrent d'une maladie neurologique concomitante : synucléopathie principalement, narcolepsie, syndrome de Guillain-Barré, puis plus récemment certaines tautopathies et maladies de la polyglutamine. Le suivi longitudinal des personnes affectées de TCSP idiopathique a permis de montrer qu'un tiers des sujets développait dans les 5 années suivantes un syndrome extrapyramidal (essentiellement une synucléopathie) ; ce chiffre atteignant 66 % après un suivi de 13 ans. Plus récemment, il a été montré que ces patients pouvaient évoluer aussi vers une démence, principalement à corps de Lewy (2). Les TCSP idiopathiques correspondent donc dans la majorité des cas à une lésion neurodégénérative précoce. Leur mécanisme est cependant incomplètement connu, et pourrait être soit dopaminergique, soit non dopaminergique. Ces mêmes patients avec TCSP idiopathiques présentent plus fréquemment que les sujets normaux, des troubles cognitifs visuospatiaux et de l'évocation lexicale, une diminution de l'odorat, et un ralentissement des fréquences EEG corticales ; l'ensemble indiquant des co-lésions des systèmes non dopaminergiques. Au cours de la maladie de Parkinson, la présence de TCSP, chez plus de la moitié des patients, est associée à différents indicateurs de sévérité de maladie : déficit cognitif et ralentissement EEG plus marqués, formes plus akinétiques et hallucinations plus fréquentes.

Le TCSP comme modèle d'accès à la motricité du SP et aux rêves

Comme les patients avec TCSP rapportent une augmentation des rêves désagréables, de combat ou d'attaque, il a été suggéré que s'expriment pendant la nuit des comportements archaïques humains d'attaque et de défense. Nous avons cependant observé chez nos patients des comportements et verbalisations complexes (donner un cours, construire un escalier avec une planification préalable, applaudir, fumer) qui ressemblent aux comportements de la vie quotidienne, sans violence ni archaïsme (3).



Parallèlement, nous avons montré que la bradykinésie, l'hypophonie et le tremblement des sujets parkinsoniens disparaissent pendant ces comportements, comme si les patients étaient provisoirement, en l'absence de traitement dopaminergique, guéris de leur maladie (4). Ces résultats suggèrent que le cortex moteur soit activé, sans recevoir l'influence délétère des ganglions de la base. Finalement, grâce à l'isomorphisme et à l'observation du déroulement onirique en vidéo infrarouge, les concepts sur l'élaboration des rêves et sur les sujets « non rêveurs » peuvent aussi être réévalués.

Isabelle Arnulf

Arnulf I : Le trouble comportemental en sommeil paradoxal. Symposium. Modérateur : Jacques Touchon (Montpellier). 4es rencontres de neurologie comportementale (Paris) : jeudi 5 février 2009.

(1) *Schenck CH et al. Chronic behavioral disorders of human REM sleep: a new category of parasomnia. Sleep 1986 ; 9 : 293-308.*

(2) *Iranzo A et al. Rapid-eye- movement sleep behaviour disorder as an early marker for a neurodegenerative disease : a descriptive study. Lancet Neurol 2006 ; 5 : 572-577.*

(3) *Oudiette D et al. Non violent elaborate behaviors may also occur in REM sleep behavior disorder. Neurology 2009, sous presse.*

(4) *De Cock VC et al. Restoration of normal motor control in Parkinson's disease during REM sleep. Brain 2007 ; 130 : 450-456.*

Copyright © len medical

535 agressions de médecins recensées en 2008 Communiqué du CNOM, Egora.fr - 25 mars 2009 ; Le Quotidien du Médecin - 26 mars 2009

Selon les résultats 2008 du rapport Ipsos sur l'Observatoire de la sécurité des médecins (créé en 2004 par le CNOM), 535 incidents ont été recensés. *Le Quotidien du Médecin* rappelle que ces données se basent sur les déclarations volontaires des médecins concernés. Parmi les 535 incidents, intervenus dans la majeure partie des cas au sein même du cabinet, 46%, des cas concernent des agressions verbales, 25%, des vols ou tentatives de vols, 11%, des agressions physiques, 11%, des actes de vandalisme et 3%, des menaces ou lettres anonymes. Dans un communiqué, le CNOM "attire l'attention sur les résultats de cette année qui révèlent la persistance sur la période 2003-2008 d'un taux de victimation et d'un nombre de déclarations avec le pic de 2007 (837 incidents recensés) donnant l'illusion d'une amélioration". En fait, après une campagne de sensibilisation du CNOM menée en 2007 auprès des médecins pour les inciter à déclarer "tout incident dont ils auraient été victimes ou témoins", ces derniers ont beaucoup moins déclaré l'année dernière. *Egora.fr* note que ce sont surtout les départements franciliens qui ont enregistré la plus forte hausse de cas signalés par rapport à 2007.

DES JOURS ET DES NUITS...

En 1968, j'étais sur C135F à Avord et, outre les missions *XRay* d'entraînement au ravitaillement en vol au profit des Mirage IV, nous exécutions périodiquement des missions *Yankee* consacrées à l'entraînement des navigateurs et des *booms*⁽¹⁾ à la navigation astro. Pendant ce type de vol, nous avions l'habitude d'emmener quelques passagers (mécaniciens, contrôleurs, pompiers...etc.) pour qu'ils connaissent nos missions et nos contraintes. A bord, le travail était organisé comme suit : Les visées au sextant étaient effectuées par le *boom*, qui transmettait ses mesures au navigateur. Recrutés parmi d'anciens mécaniciens-navigants, les *booms* avaient suivi un entraînement spécifique. Parfaitement adaptés à cette nouvelle tâche, ils étaient très jaloux de leurs prérogatives et ne laissaient que très rarement les navigateurs coller leur œil à la *lorgnette*. Le navigateur préparait les éléments pour la visée : nom de l'astre, azimut, hauteur théorique. En général trois visées étaient effectuées dans un court laps de temps, le navigateur calculant ensuite la position qui résultait de ces trois visées. Certains itinéraires, tel celui effectué ce jour là où nous avons viré à proximité de l'île de Jan Mayen, permettait au navigateur de travailler en *navigation-grille*, technique utilisée dans certaines circonstances, dans les très hautes latitudes en particulier.

Le lendemain de cette mission, je suis abordé sur la base par l'un de mes passagers qui me dit : « *Je ne comprends pas, comment est-il possible que nous ayons vu plusieurs fois le jour et la nuit dans un tel vol ?* » Je lui expliquais que c'était très simple : nous avons décollé d'Avord à la tombée de la nuit. Étant au mois de juin, nous avons retrouvé le jour dans le nord de l'Écosse, jour que nous avons gardé jusqu'au 70° nord puis sur le chemin au retour. Nous avons retrouvé la nuit en atteignant les Hébrides et nous sommes posés à Avord au lever du jour.

S'il avait effectué ce même vol en hiver, il aurait eu droit aux aurores boréales.

Jean HOUBEN

(1) *Boom = Boom Operator = Opérateur de Ravitaillement en Vol = ORV*

Canadair

René Toussaint

Même si ce fabricant d'avions réalise plusieurs types de machines et a changé depuis de raison sociale, ce nom reste attaché dans l'imagerie populaire à une machine unique. L'image qui vient à l'esprit est celle d'un gros avion jaune et rouge survolant un paysage en feu. Voyons quelle est l'histoire de cet avion si particulier : le Canadair CL 215/415.

Dans les années 50, de graves incendies détruisent déjà de nombreuses zones forestières au Canada, aux Etats Unis, mais aussi en Europe. Pour épauler les pompiers au sol et éteindre les incendies dans les zones difficilement accessibles, on modifie des avions de la seconde guerre mondiale, ainsi que d'anciens avions de ligne. Ils ont l'avantage d'être disponibles à bas prix et très robustes : Avenger, Privateer, Invader, Mars, Catalina, DC 6 ... Mais ils ne sont pas toujours bien adaptés à leur nouvelle mission : charge offerte parfois insuffisante, lourdeur aux commandes, qualités de vol, rechanges, usure.... Ce qui ajoute quelques facteurs de risque à un métier qui n'est pas de tout repos.

La première génération

La société canadienne Canadair entreprend en 1963 l'étude d'un avion spécialement conçu pour combattre les feux de forêt. L'avion doit être rustique, avoir une charge offerte suffisante, facile d'emploi, bon marché...Il doit également pouvoir faire rapidement le plein d'eau, afin d'en délivrer une quantité maximale sur le feu.

Après avoir considéré un hydravion à flotteurs, l'étude s'oriente rapidement vers un amphibie à coque pouvant transporter environ 5 tonnes d'eau et doté de moteurs à piston éprouvés. L'aile haute, porte les moteurs sur son extradors, afin d'éloigner au maximum les hélices de l'eau. Le profil d'aile est épais pour assurer une bonne sustentation durant les évolutions à basses vitesses et les empennages sont largement dimensionnés. Un train d'atterrissage tricycle relevable permet de se poser aussi bien sur l'eau que sur une piste. Des flotteurs sont installés vers l'extrémité des ailes pour la stabilité sur l'eau.



Deux réservoirs d'eau situés dans la cabine, au centre de gravité de l'avion, peuvent être remplis en 10 secondes en se posant sur des plans d'eau de 1200 mètres de long environ. Ils sont alimentés par deux écopés escamotables, mesurant 8 x 13 cm et situées derrière le redan de la coque. Impossible donc d'aspirer un homme, ni même un gros poisson.

Il est également

prévu de pouvoir remplir les réservoirs d'eau au sol en 2 minutes en branchant un tuyau

d'incendie standard. Un émulseur chimique, stocké dans un autre réservoir permet de réaliser de la mousse, beaucoup plus efficace. Le mélange est largué à une hauteur de 30 mètres environ au dessus du feu par deux portes situées sous le fond de la coque. Il s'échappe des soutes en environ une seconde.

Lorsque le haut des réservoirs est démonté, l'avion peut également effectuer des missions de transport en emmenant jusqu'à 26 passagers. La large porte coulissante à l'arrière gauche du fuselage peut être ouverte à flot.

Le prototype Canadair 215 vole le 23 octobre 1967 et décolle la première fois sur l'eau le 2 mai 1968. Trois avions participent aux essais menant à la certification canadienne le 7 mars 1969. 125 machines ont été construites pour la France (15), la Grèce (16), l'Italie (5), l'Espagne (30), la Thaïlande (2), le Venezuela (2), la Yougoslavie (5) et bien sur le Canada (49). La dernière machine étant livrée à la Grèce en 1990.

Les trois premiers avions arrivent à Marignane, à coté de Marseille le 9 juin 1969, suivis d'un quatrième la même année. L'équipage se compose d'un pilote et d'un mécanicien navigant. Six autres avions sont reçus en 1970. Cette année a hélas lieu le premier accident, suivi d'un autre en 1971 et en 1973. De nouveaux avions sont reçus en 1972, 74, 75 et 76, permettant de porter la flotte à 12. Un nouvel accident aura hélas lieu en 1983.



Ces accidents montrent le courage des équipages et les dangers du métier. L'amerrissage est parfois difficile sur une mer formée surtout s'il y a du vent, la faible altitude de largage, les turbulences et les vents rabattant rendent les vols dangereux et très éprouvants. Le nombre d'écopages que peut faire un équipage est limité à 60 par jour. L'entretien des machines a lieu en hiver, afin de disposer de toutes les machines pendant les mois à risques.

Les avions opèrent principalement dans le sud est, où les risques d'incendie sont les plus forts. Un détachement est établi à Ajaccio pour couvrir la Corse et la Sardaigne. Les avions se déplacent souvent à l'étranger pour prêter main forte à leurs collègues européens. Le dernier vol d'un CL 215 français a lieu le 4 octobre 1996.

Lors de leur remplacement par les CL 415, deux avions ont été revendus d'occasion et d'autres ont rejoint des musées comme celui de Bordeaux, du Bourget ou de Sinsheim (Allemagne) et même un musée canadien. Un avion est exposé à Saint-Victoret, à côté de l'aéroport de Marignane.

La deuxième génération

En 1987, les moteurs à pistons n'étant plus produits depuis longtemps, les rechanges de plus en plus difficiles à trouver et l'essence aviation devenant elle aussi une denrée rare, Canadair étudie une version à turbopropulseur de son avion. Le moteur retenu, également fabriqué au Canada, est un cousin de celui de l'ATR 42. Hormis les nouvelles nacelles de moteurs, l'avion reçoit des ailerons servo commandés, des pennes de bout d'ailes, ainsi que des petites dérives additionnelles.

Le gouvernement canadien prête deux CL 215 pour la conversion. La première machine transformée vole le 8 juin 1989 et sera certifiée en 1991. Le constructeur propose soit de convertir des CL 215 afin de les équiper de turbines, soit de construire directement des machines neuves avec des turbo propulseurs. Seule l'Espagne fera convertir 15 de ses machines car le chantier est très lourd. Elles sont désignées CL 215T. Les autres utilisateurs, dont la France, préféreront remplacer complètement leur parc.



La construction de nouvelles machines CL 415 est lancée en 1991 sur une commande française pour 12 avions. La machine tête de série vole le 6 décembre 1993 et obtient sa certification le 24 juin 1994. La première machine arrive en France le 8 février 1995 et la 12^e en juin 1997. Un avion a été accidenté lors d'un vol d'entraînement en 1997, un autre en 2004 et un troisième en 2005. Une machine de remplacement a été reçue en 2004, suivi de deux autres machines en 2006 et 2007

Les machines neuves disposent d'une masse maximale augmentée, grâce aux moteurs plus puissants. Les réservoirs d'eau ont une capacité accrue, passant de 5 à 6 tonnes, largables par 4 portes au lieu de 2, ce qui permet une meilleure utilisation de l'eau suivant le type de feu à traiter. Le poste de pilotage reçoit une instrumentation électronique et l'air conditionné, tandis que les ailerons sont équipés de servo - commandes. La vitesse maximale et la vitesse ascensionnelle sont également améliorées.

75 machines ont été livrées : France (15), Croatie (6), Grèce (10), Italie (22), Canada (17), Malaisie (2), Espagne (3). Les avions Malaisiens et certains grecs sont destinés à des missions de surveillance et de sauvetage en mer, plutôt qu'à la lutte anti-incendie.



La chaîne d'assemblage continue de produire des avions en petite quantité pour les nouvelles commandes. Le « Canadair » (maintenant Bombardier CL 415 de son vrai nom) a hélas encore de longues années de labeur devant lui. Tant que des imprudents ou des pyromanes mettront le feu aux garrigues et forêts méridionales, il faudra que pompiers au sol et équipages de la Sécurité Civile prennent des risques très élevés pour protéger la nature de cette destruction.

Certains des CL 415 de la Sécurité Civile ont maintenant plus de 15 ans de service, la seule solution pour leur remplacement semble bien être d'autres CL 415.

Version	CL 215	CL 415
Moteurs	PW 2800	PW 123
Puissance	2100 CV	2380 CV
Envergure	28,6 m	28,6 m
Longueur	19,8 m	19,8 m
Hauteur	9 m	9 m
Masse à vide	12850 kg	12860 kg
Eau	5350 L	6130 L
Masse maximale	17100 kg	17170 kg
Vitesse de croisière	290 km/h	375 km/h
Autonomie	3 heures	4 heures

NDLR

Depuis 1978 Canadair produit un gros avion d'affaires de 19 places le « Challenger » et depuis 1991 un avion de ligne de 40 places qui en est dérivé.

La société Canadair est devenue Bombardier Aerospace en 1986, lors de son rachat par le groupe canadien Bombardier.

En 1990 le groupe rachète le fabricant d'avions d'affaires américain Lear jet et en 1992 le fabricant d'avions de transport à turbopropulseurs De Havilland Canada.

La gamme des avions de lignes s'est élargie en 1999 avec un modèle de 70 places et en 2001 avec un dérivé de 90 places. Ce qui amène le groupe au troisième rang mondial des constructeurs d'avions, derrière Airbus et Boeing.

Bombardier fabrique également du matériel ferroviaire, dont certains modèles de trains régionaux ont été adoptés par la SNCF.

T exte et photos René T oussaint

AVENTURE AERIENNE AU CAMEROUN

Par Gilbert Mitonneau

Il y a longtemps que je suivais les péripéties de la compagnie aérienne CAMAIR lorsque l'un de mes amis camerounais, avec qui j'envisageais une coopération, m'appela alors que je me rendais par la route à Montpellier pour effectuer un vol de sortie de chantier ATR.

En urgence, je devais envoyer mon C.V. à l'une de ses amies américaines d'origine camerounaise. Elle recherchait un directeur général pour la future CAMAIR Co. Il savait que mon profil convenait parfaitement. Ensemble, ils avaient conclu que ma connaissance des mentalités d'Afrique Centrale, que mes compétences techniques démontrées dans l'élaboration de business plans pour de nouvelles compagnies aériennes régionales et que mon expérience de pilote d'essais expérimental chez ATR et AIRBUS donnaient à ma personnalité un avantage significatif.

Rapidement, Madame B.T., directrice du projet de gestion de la future compagnie nationale camerounaise, m'a donné rendez-vous pour que nous puissions faire connaissance avant qu'elle n'arrête définitivement son choix. Je me suis rendu à Paris et elle est venue de Chicago où elle réside. Là, elle m'a expliqué son projet, elle m'a dévoilé son business plan pour que je puisse m'en imprégner ensuite. Dans les jours suivants elle a confirmé que son choix final se portait sur moi et qu'elle avait rejeté les candidatures proposées par le gouvernement camerounais : elle ne leur faisait aucune confiance.



J'étais flatté sans être surpris : d'origine camerounaise, elle était consciente de la corruption potentielle que portaient beaucoup de ces candidats.

Madame B.T. poursuivait alors la rédaction d'une convention de gestion entre le groupe qu'elle dirigeait et le gouvernement camerounais. A Paris, dans un cabinet d'avocat cette convention fut enfin signée par les deux parties. Il appartenait ensuite au Président de la République Camerounaise de nommer le Conseil d'Administration et le Directeur Général.

Avoir signé la convention conduisait naturellement à nommer le DG proposé par le groupe de gestion américain. Le temps africain n'est pas le même que celui des pays occidentaux : bien des discussions internes et bien des débats devraient être tranchés à Yaoundé. Nommer des étrangers à la tête d'une compagnie phare nationale ne flatte pas l'amour propre des dirigeants d'une nation, même si cela s'avère une nécessité vitale.

Plusieurs ministres durent se résoudre à la décision finale : ils avaient conduit CAMAIR à la faillite, le chef de l'état leur retirerait la gestion de CAMAIR Co., l'enfant né de la nécessaire restructuration. Cela était difficile à avaler pour plusieurs d'entre eux et ils avaient l'intention de se battre pour ne pas perdre une importante source de revenus inavouables.

Le train administratif de l'état était en route, le Conseil d'Administration était nommé le 29 décembre 2008 et il entérinait ma nomination le 30 décembre de cette même fin d'année.

Informé du décret présidentiel, j'ai pris mon billet d'avion pour venir sur place faire un état des lieux dès le début du mois de janvier. Madame B.T. et son principal associé m'accompagnèrent naturellement : leur groupe avait une convention de gestion de cette nouvelle compagnie aérienne. Ce sont eux qui devaient me proposer un contrat de travail que j'attendais encore. Il faut faire confiance à son futur employeur et savoir attendre que la parole donnée soit respectée.

A Yaoundé nous avons été convoqués par l'un et l'autre des ministères concernés. Ensemble, nous avons fait la connaissance des responsables de l'état concernés par le projet qui allait se développer.

Au ministère des finances, j'ai ressenti une impression désagréable : après les présentations d'usage, dans une ambiance froide le ministre a demandé aux représentants du groupe américain où étaient les investissements de leur part. Puis la séance fut close.

Le lendemain, invités à nous rendre au bureau du conseil d'administration, une seconde douche froide nous attendait : le président souhaitait me recevoir seul sans les membres du groupe américain qu'il a laissé attendre pendant une heure dans une salle isolée. En présence des trois autres membres du conseil, il m'a annoncé froidement qu'il ne connaissait pas la convention, qu'il n'en avait pas entendu parler et qu'il me dissociait totalement de ces américains qui m'avaient amené à eux. Il souhaitait que, seul, je m'approprie la gestion de la future compagnie. Ensuite, le conseil m'a demandé de lui fournir un chronogramme de mise en place, un organigramme de la compagnie aérienne et de refaire le business plan que le gouvernement avait précédemment accepté. A aucun instant ils ne m'ont proposé des moyens matériels pour accomplir ma tâche, mais ils étaient prêts à m'adjoindre plusieurs de leurs amis réputés capables de m'épauler.

J'ai pris bonne note de leurs exigences et j'ai rendu compte à Madame B.T., la directrice du groupe de gestion américain.

Ce refus de la convention signée six mois plus tôt cassait l'organisation envisagée de notre côté. Le Premier ministre et le ministre de l'économie furent alertés et firent une enquête immédiate : le ministre des transports en charge du dossier avait subtilisé la dernière page de la convention, celle où figuraient les signatures.

Il n'y avait donc officiellement aucune convention signée entre les deux parties. Ce ministre faisait fi des témoins de la signature de l'accord préliminaire.



De retour à Toulouse, Madame B.T. m'envoya finalement mon contrat de travail. Je me suis mis activement en quête d'avions correspondant au business plan initial que je repris pour l'adapter aux dernières conditions économiques. J'ai repris contact avec Air France au nom de CAMAIR Co. en vue de préparer des conventions d'assistance sur l'aéroport de Paris CDG. Ce travail fût poussé assez loin pour pouvoir envisager un « code share » dès que notre compagnie serait opérationnelle. Un travail était également en cours pour envisager la requalification des équipages de l'ex-CAMAIR en chômage technique depuis plus d'un an.

Inquiet de ne plus me voir à sa botte dans un hôtel à Yaoundé, le directeur du conseil d'administration m'enjoignit de rentrer à Yaoundé sous prétexte d'une installation officielle dans mes fonctions par le ministre des transports (celui-là même qui avait fait disparaître la dernière page de la convention de gestion). J'ai donc acheté à mes frais un aller-retour pour la capitale camerounaise. Je me suis installé à l'hôtel et j'ai attendu que l'on me convoque le jour prévu. J'avais été informé par des sources parallèles que ce ministre était absent de la ville, je ne fus donc pas surpris de n'être appelé par personne. Il en fut de même le lendemain. Le troisième jour, au milieu de la matinée, je reçus finalement une nouvelle convocation pour me rendre chez le président du conseil d'administration pour midi précise.

Une nouvelle fois, accompagné des trois membres de son conseil il me reçut seul. Dans la salle où je venais d'attendre en présence de ces trois membres, l'un d'entre eux en me pointant du doigt s'était montré agressif et menaçant à mon égard : je devais me tenir à carreaux et suivre strictement les instructions qu'ils me donneraient. Poli et habitué à un sans froid qui permet de surpasser les situations hostiles, j'avais attendu qu'il vide son sac. Je devais savoir tout ce qu'il avait sur le cœur. L'occasion de mieux connaître son ressentiment à mon égard ne devait pas être gâchée.



Au début de cette réunion le président s'était d'abord montré calme, poli et bien disposé. Mais il ne pouvait pas se forcer longtemps à cacher ses désirs.

A sa demande j'ai tenté de lui expliquer que pour démarrer une compagnie aérienne, il fallait en premier s'assurer que l'on disposerait des avions les plus avantageux.

J'ai tenté de lui expliquer ce qu'étaient les critères économiques et financiers qui devaient guider ma démarche.

Mais déjà, il ne m'écoutait plus, il avait décroché sur ces aspects trop techniques pour lui. Une seule chose l'intéressait : m'adjoindre des personnes de son bord, ouvrir un compte au nom de la compagnie, me dicter mon travail. Encore une fois, il fallait un éternel chronogramme (comme si tout pouvait être chronologiquement prévu à l'avance) ; peu importaient les avions à venir. Il fallait que je refasse le business plan qu'il n'avait sans doute pas compris, il fallait que j'établisse un budget (sans avoir identifié le type ni le nombre d'avion à mettre en place).

Cette conversation stérile commençait à s'éterniser. Après deux heures irréelles, j'ai décidé de ne plus tenter de leur expliquer ce qu'ils ne voulaient pas entendre. Nous étions jeudi et ils voulaient les résultats pour le lundi suivant, ce qui prouvait un peu plus leur totale incompétence. J'ai repoussé ce rendez-vous inutile au jeudi suivant, cela me donnerait le temps de la réflexion.

Ma décision était déjà prise lorsque j'ai enfin quitté ce ministère. Je rentrerai ce soir même à Toulouse. J'attendrai jeudi matin pour annuler le rendez-vous de l'après-midi : ces gens là ne méritaient pas plus de considération. Ce délai fut mis à profit pour obtenir plus de détails sur le fonctionnement de l'ancienne CAMAIR : j'ai découvert que les anciens dirigeants avaient loué leurs derniers avions à un tarif plus de deux fois supérieur au prix du marché. Ceci m'a ouvert les yeux sur le niveau de corruption auquel s'étaient accoutumés les gestionnaires successifs. D'autres informations corroboraient largement mes suppositions.

Je ne voulais pas abandonner sur un coup de tête les Camerounais qui comptaient sur moi pour voir revivre leur fierté nationale. J'attendais un signe qui ne venait pas. Au contraire le dispositif mis en place pour briser ma volonté anti-corruption se précisait. Cette fois-ci j'étais convoqué chez le secrétaire d'état auprès du Premier ministre pour rendre des comptes.

C'était un comble : sans salaire, j'avais payé tous mes voyages, j'avais payé tous mes séjours à l'hôtel, je ne disposais d'aucun bureau provisoire, je ne disposais que de mon ordinateur personnel et je payais mes communications et il me fallait rendre compte auprès de l'autorité locale de mon insoumission à ce conseil d'administration transformé pour l'occasion en conseil de surveillance. Il m'avait demandé où je logeais, où je me déplaçais au jour le jour, il ne souhaitait pas que je rencontre mes interlocuteurs commerciaux sans être accompagné par l'un ou l'autre d'entre eux.

Le matin du jour de la réunion avec ce dernier secrétaire d'état, sans doute intéressé lui aussi à conserver des revenus occultes, j'ai transmis ma lettre de démission au ministre de l'économie chargé du projet CAMAIR Co. Ce dernier s'était engagé à me rembourser mon dernier billet d'avion et ma dernière note de frais d'hôtel, il a tenu sa parole. Je lui en suis reconnaissant.

Un émissaire du Premier ministre avait été chargé de me renouveler sa confiance totale et son estime. Cela ne pouvait pas modifier mon opinion sur les possibilités de travail au sein de ces ministères.

Madame B.T. pouvait renégocier sa convention camerounaise, cette fois je ne serai plus impliqué. D'autres pays voisins plus pauvres que le Cameroun peuvent compter sur mon aide, je suis libre.

.....

UN PIRATE CHEZ LES SOVIETS : la suite dans le prochain numéro

LA VISITE DU SULTAN

La scène se passe dans les années trente à Châteauroux...

L'affaire avait été montée, racontait Malipier, par deux de ses camarades sous-officiers : Bruneau et Escudié qui avaient des loisirs lorsqu'ils se retrouvaient aux arrêts de rigueur pour des fantaisies diverses.

Avec de bons amis, parmi lesquels je me souviens de Picot, de Bonneteau, de Lauzun, rédacteur du Journal local, frère du capitaine qui "sévisait" sur la base, ils avaient imaginé le canular suivant : une visite du sultan du Maroc à la foire commerciale de Châteauroux. Le sultan serait joué par Bruneau, et sa suite comprendrait Escudié et ses camarades. Grâce à la naïveté ou à la complicité du directeur du *Département de l'Indre*, nommé je crois Adam, l'opinion avait été préparée à cette visite qui était plausible car le sultan était en France.

Ce qui paraît invraisemblable c'est que les autorités aient pu suivre. Le téléphone marcha. Paris ne démentit pas et, des civils aux militaires, en passant par l'évêché, chacun se prépara à faire un bon accueil à sa Majesté le Sultan du Maroc.

Ce qui corsait l'affaire c'est que Bruneau et Escudié, une fois de plus aux arrêts, devaient s'échapper de la base pour tenir leur rôle au moment voulu. Au dernier moment un des emplois dut être changé car son titulaire avait été désigné pour commander une section d'aviateurs à l'arrivée du sultan en gare de Châteauroux.

Au jour J, que la presse locale inonda d'articles, nos compères prirent, en voiture, et à moto, le chemin de la gare d'Issoudun, en tenue, et prirent des billets de première pour l'express de Paris. Dans le compartiment vide d'un wagon presque inoccupé, rideaux baissés, entre Issoudun et Châteauroux, vareuses et casquettes furent troquées contre *haïks*, *chèches*, *gandouras* de location. Les tenues furent mises dans les valises qui avaient amené l'arsenal marocain de sa majesté et de sa suite. Chacun se pencha sur son fond de teint et sur sa barbe ou sa perruque postiche. Bruneau repassa son discours, et on fit passer à la ronde une bouteille de Cognac pour se donner du cœur.

On leva les rideaux du compartiment pour que les passagers du wagon s'accoutument à ce spectacle assez insolite.

Enfin le train entra en gare de Châteauroux, et les autorités, ainsi qu'une petite foule, virent apparaître à la portière de son compartiment, le sultan souriant, la main sur le cœur. Bruneau eut un moment de crainte en apercevant au premier rang, sur le quai, son patron de Marancourt, appelé aussi le "Grand Jules", qui n'était pas très commode.

Majestueusement, en essayant de ne pas trébucher, le sultan descendit du train tandis que le préfet lui tendait une main avenante, en prononçant quelques phrases de bienvenue. Le sultan répondit par son petit discours, en un français assez difficile, et suivi de sa suite, sortit de la gare avec les autorités, applaudi par la foule de curieux et salué par un détachement dans lequel un aviateur avait du mal à tenir son sérieux. Après avoir répondu à la foule par de grands gestes, le sultan et sa suite prirent place dans les voitures officielles pour se rendre à la préfecture où une cérémonie était préparée, et où le sultan devait passer la nuit. L'affaire se corsait, et Bruneau voulant mettre un peu de fantaisie dans le programme préfectoral, bondit sur l'occasion qui se présenta quand les voitures longèrent la place où la foire populaire battait son plein.

- *Pouvons-nous regarder un moment, demanda-t-il à son hôte?*
- *A vos ordres, majesté, répliqua le préfet.*



Bruneau descendit de voiture et, suivi de ses sbires et des autorités, se dirigea vers un manège de chevaux de bois qui faisait tourner la jeunesse de Châteauroux.

En un clin d'œil, profitant d'un arrêt du manège les faux Marocains bondirent sur chevaux, ou cochons, et, aux applaudissements des badauds commencèrent à tourner, en proie au fou-rire, sous les yeux effarés du général, du préfet, du maire, et des personnages de moindre envergure

Mais subitement une *gandoura* un peu haut retroussée, révéla un pantalon bleu-marine que l'œil perspicace d'un militaire identifia au passage. Il y eut des chuchotements entre le général, le préfet, le Grand Jules, le maire, et Bruneau qui ne perdait rien du spectacle, du haut d'un cochon rigolard, fit des signes à sa petite troupe qui rapidement sauta en voltige du manège et se perdit dans la foule du mieux qu'elle le put. Stupéfait, le cortège Castelroussin n'avait pas bronché, et ce temps fut bien mis à profit par nos lascars pour gagner une rue isolée où les attendaient divers moyens de locomotion. Notamment, les héros de l'affaire ayant jeté leurs *haïks* et autre *gandouras*, bondirent sur une moto, et regagnèrent la base par une entrée interdite.

Il était temps, car leur colonel, que le pantalon bleu avait travaillé, faisait dare-dare faire un appel à la chambre des arrêts de rigueur où nos Bruneau et Escudié, très décontractés répondirent présent.

On en parla longtemps à Châteauroux, et l'enquête menée par la Préfecture furieuse ne donna rien. De Marancourt suspecta bien Bruneau mais il avait intérêt à ne pas discréditer sa base et, le secret étant assez bien gardé, les héros de l'affaire ne se dévoilèrent qu'assez longtemps après, ne pouvant supporter de rester dans l'anonymat et mis en avant par les camarades qui étaient dans la confiance.



Extrait de « Pilotes de mes fesses » d'Augustin-Jean REY (Dessin de l'auteur)

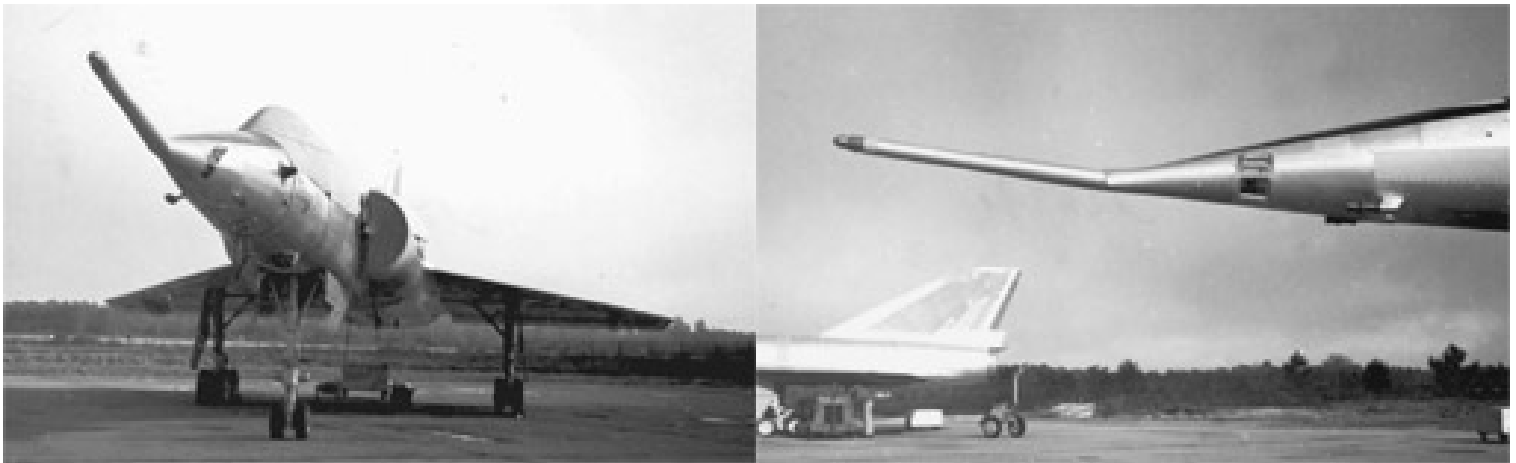
PAN SUR LE BEC !

Le 19 août 1964, à Mont de Marsan, j'effectue mon 9^e vol sur Mirage IV, et mon 4^e ravitaillement en vol (les deux premiers n'ayant comporté que des contacts secs). Je chevauche le N°4, nos avions sont flambant neuf, comme les C135, et les procédures sont encore en phase de mise au point.

J'établis le contact sans problème, le toboggan (ravitaillement en légère descente) débute bien, pas de turbulences, du moins pour le moment...

Après 2 minutes de contact, l'empennage du ravitailleur disparaît violemment vers le haut et, avant que je ne puisse réagir, le tuyau souple se tend à 90° de l'entonnoir, ce qui interdit la déconnexion : ma perche se plie et l'entonnoir rejoint son maître lorsque l'angle le lui permet.

Tout s'est passé en une fraction de seconde, ma réduction des gaz, retardée par l'effet de surprise, a peu ou pas joué. Il n'y a heureusement pas d'autres dégâts, tout fonctionne normalement, je n'ai plus qu'à rentrer après avoir averti la salle d'opérations de l'escadre. Il s'avérera que le copilote du C135 avait agi inconsidérément, et sans aucun doigté, sur la molette du *pitch control* (commande manuelle à piquer ou à cabrer sur le pilote automatique).



Sur la base, ce magnifique avion, auréolé de secret, a toujours un grand succès de curiosité, d'autant plus qu'il ne sort pas très souvent de la ZTO (zone FAS), compte tenu de sa faible disponibilité. L'exemplaire à la pointe arrogante que je ramène au bercail, déchaîne l'admiration et les rires du personnel du PC base devant lequel je passe après avoir dégagé la piste.

Ce ne fut quand même pas sans risque...vu la proximité des deux avions

Claude MICHEL

