

N°38

AEROMED

Le lien aéronautique

ISSN : 1773-0260

- Amelia
- Parachutistes
- SOE Special Duties Squadron
- Chinoiseries
- Campagne de Russie
- Dewoitine
- Le med
- Les livres



Aeromed N°38 Novembre 2009

EDITORIAL

La caresse de ce vent fou du Sud
 Qui la peau vous effleure et réchauffe le cœur ;
 La folie de ce vent du Midi
 Qui mêle vos cheveux et réveille les corps ;
 Suprême bastion d'été
 Ce vent chaud vous transporte,
 Force à la rêverie sous un ciel étoilé
 Quand la peau nue respire
 Les effluves odorants et sucrés de l'été.
 Ce vent fou du Midi, ce mois-ci
 C'est l'automne annoncé.



Fin d'été ensoleillée, que l'automne en soit de même et que de quelques vols ou quelques randonnées, là-haut vers les sommets, vous fassent d'être un oiseau rêver.

Ce numéro est une succession de suite mais vous découvrirez en avant première l'histoire du SOE et de l'OSS par notre correspondant canadien AL Gaudet, gardien de la mémoire.

Allez voir les deux Halifax qui se sont crashés dans les Pyrénées pendant la dernière guerre, au pic de Douly et sur chemin de la liberté, deux stèles commémoratives retracent l'accident et le musée aéronautique de Luchon vous raconte ces épisodes de la WW2

Malheureusement je n'ai pu vous faire un compte rendu des journées de l'Académie de l'Air sur les aéroports, un accident de scooter en a décidé autrement. Peut-être que quelques bonnes âmes y ayant assisté pourrait nous en faire un résumé. Merci par avance.

A très bientôt

Dr Simone Marie Becco

Sommaire

<http://www.aeromed.fr>

Amelia Part II: *la suite : où comment le Lockheed Electra de Bernard traverse les continents* de **Bernard Chabbert**

Parachutistes dans le Vercors : belles images d'un sport génial. **Arnaud Chaudiere**

SOE special squadron of RAF and French Resistance in Southwestern during WW2 ; **Al Gaudet**

Chinoiseries au salon part II : *la suite des aventures chinoises de Gérard et de son A380.* **Gérard Desbois**

Campagne de Russie part II : *le Pirate* va encore sévir chez nos amis russes

Dewoitine part II : *la suite et la fin* **François Delasalle**

Abstracts : *Amour synchrone, alcool qui tue, eau froide et effort, vin rouge viande froide, soft drink,, dermite de chaufferettes, Moins on dort plus la ta monte*

© Aeromed N°38 nov 2009

© E dition AMC/SMB nov 2009

Amelia part II : *the following story of Bernard's Electra flying through Africa.* **Bernard Chabbert**

Jumping in Vercors: *fabulous pictures of an aeronautical sport.* **Arnaud Chaudiere**

SOE special squadron of RAF and French Resistance in Southwestern during WW2 **Al Gaudet**

Zuhai : *the adventures of Gerard and his A380 In china. Incredible stories by Gerard Desbois*

Flying in Russia by the **Pirate** a charming troublemaker.

Dewoitine second part and the end **François Delasalle**

Medicals items: *Synchronous sex, killer alcohol, cold water and exercises, red wine and cold meat, soft drink, dermatitis and laptops, short night increases blood tension*



Parachutistes dans le Vercors

le plongeur



Avant le saut



Ras la falaise



ouffff !!!!!

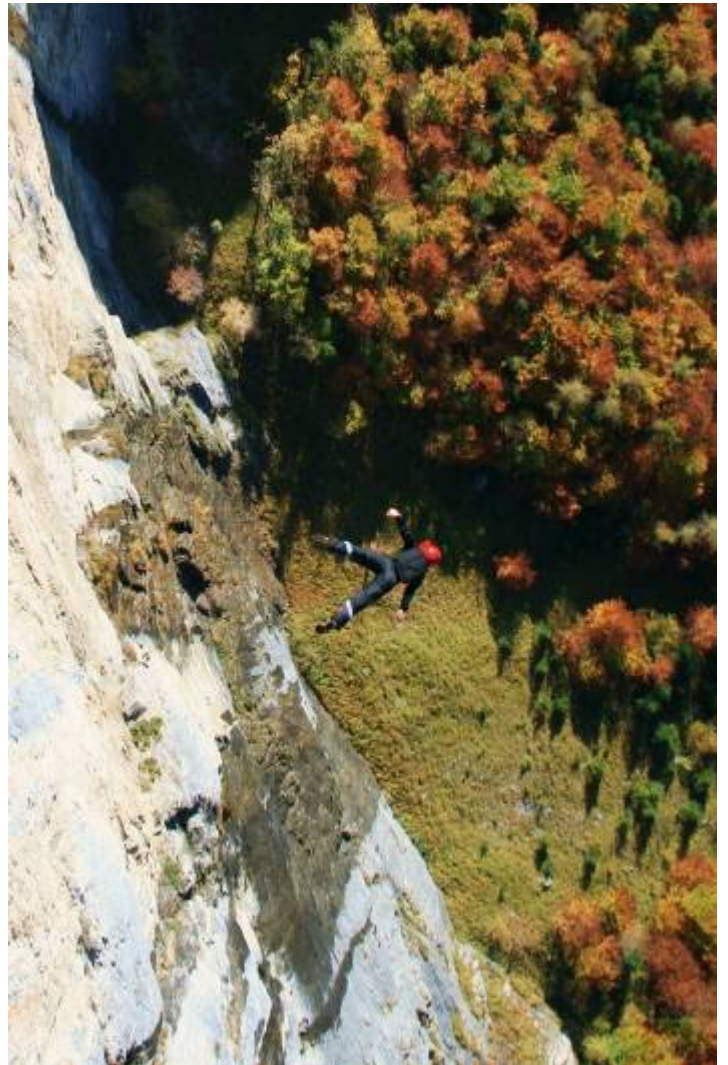


whaouuuu !!!!

Merci Arnaud pour ces images



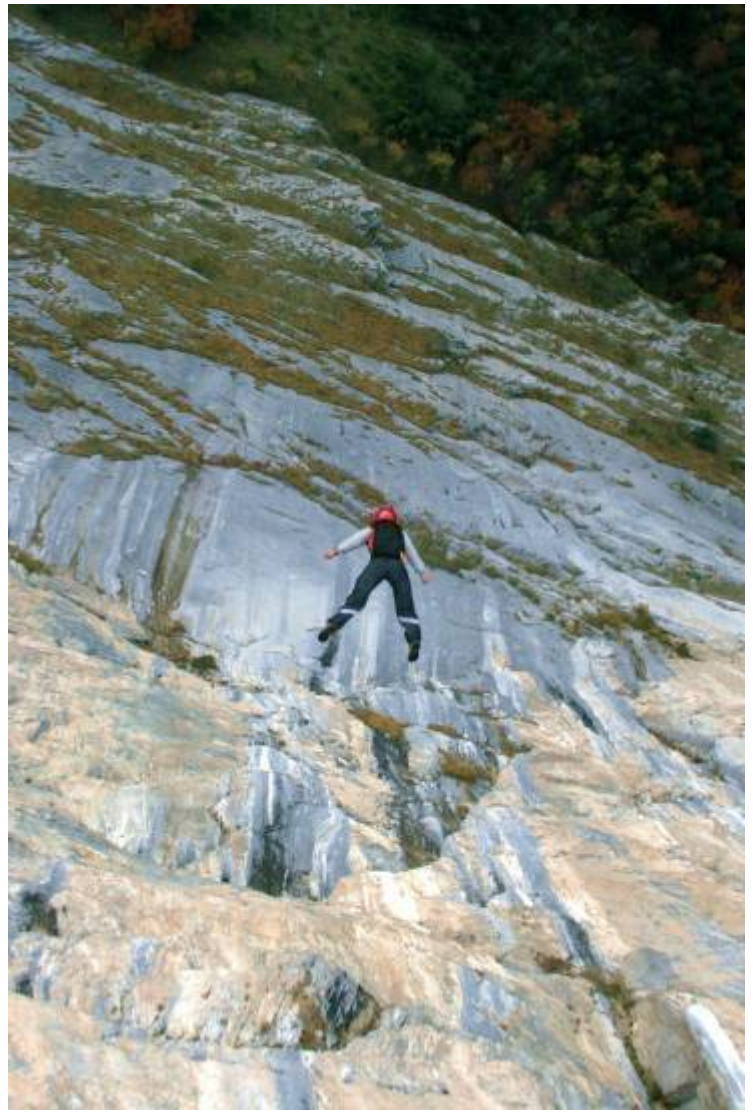
Vue d'en haut



Ca donne envie, n'est-ce pas ?



Mais pas près de la falaise



Le spécialiste des photos



Merci les garçons pour ces belles images !!!

Amelia II partie par Bernard CHABBERT

1er partie sur <http://www.aeromed.fr> N°37

Les aventures qui se passent dans le ciel sont comme les explorations d'autrefois : leur préparation est elle-même une histoire complexe, difficile, jubilatoire, parfois désespérante. C'est là que l'imagination se fait des nœuds, qu'on ne dort pas vraiment la nuit, qu'on se fait du souci pour des drames imaginaires. Mais c'est ainsi que ça doit se passer, car c'est une sorte de simulation qui permet de parer aux incidents qui surviendront forcément plus tard. Ça permet aussi de se blinder le moral, mais ça, on ne le sait pas encore.

L'Electra est donc parti, sans tambours ni trompettes, d'Annemasse vers le sud. On avait imaginé un départ en fanfare, mais il y avait trop à faire et le poids du trac était tel qu'on n'avait même pas envie de penser à ce genre de tralalas un peu ridicules. On ne fête pas quelque chose qui reste à accomplir, c'est débile.

L'avion s'en va, tout simplement. Après tout, c'est comme ça que ça doit se passer. Que l'on vole vers un terrain situé de l'autre côté de la première colline ou que l'on parte vers le bout de l'Afrique, pas si loin que ça du Pôle Sud, c'est tout pareil.

Le premier jour, vécu à la base, est étrangement vide d'incidents et d'aventure. Le soir arrive le premier coup de portable de Tommy, ils sont proches de la frontière espagnole, ils ont pris leur temps. L'important c'est que l'avion a tourné comme une horloge. Les moteurs ne mangent pas d'huile, malgré les réglages croisière de rodage, avec pression d'admission élevée. La consommation est elle aussi impressionnante, plus de 200 litres/heure, mais c'est normal à de tels réglages. Je fais les comptes sur le calendrier de l'expédition : c'est parfait, on est dans les temps pour une arrivée à Capetown avec six jours de marge.

J'ai prévu que l'équipage de tournage soit sur place à l'arrivée de l'avion, pour suivre la nécessaire préparation à la fois technique (après 50 heures de convoyage, c'est une évidence), mais aussi esthétique. Il va falloir décaper la décoration actuelle, et repeindre l'avion comme le NR 16020 d'Amelia, et il ne s'agit pas juste d'un coup de barbouille mais d'une vraie peinture. J'envoie donc un mail à The Production, genre optimiste mesuré mais compétent : tout va bien à bord, comme on disait à l'époque de Didier Daurat qui vivait ce genre d'expériences au quotidien.



Deuxième jour, premier souci.

Tommy nous appelle de Tanger, juste après leur arrivée après un vol de nouveau sans problème, avec superbe passage de Gibraltar.

Je les envie. Gibraltar, c'est un des plus beaux moments que puisse connaître un pilote européen allant vers le Sud, cette charnière entre Europe et Afrique constituée d'un étroit bras d'eau salée qui est le mince cordon ombilical reliant ces mondes si différents, l'Atlantique et la Méditerranée, l'Europe et l'Afrique...

Mais Tommy a un problème, plus banal, avec la bureaucratie : le chef douanier de Tanger estime que le certificat d'assurance de l'avion n'est pas valide car il n'y a pas de tampon à chacune des pages du document. Tout peut se régler par une transaction financière, remarquez... Mais je monte dans les tours, j'appelle l'assureur qui lui aussi monte dans les tours, et une demi-heure plus tard arrive sur le fax du fonctionnaire un document tamponné de frais à chaque page... Ah, mais. Pas d'« arrangement financier », du moins pas encore.

Le lendemain, je dois aller à Duxford pour commenter Flying Legends, départ de Bordeaux vers Londres par un vol de milieu d'après midi. Eve va garder seule le camp de base. Mais tôt dans la matinée, nouvel appel de Tommy alors qu'ils préparent le départ du petit vol vers Casa : il y a un souci matériel. D'évidence, l'utilisation de la carte de crédit de la mission ne va pas être la norme, même dans des régions d'Afrique technologiquement outillées. Il leur faut du cash, l'euro fort est une denrée recherchée. Aïe, aïe...

On fonce en vitesse chez le banquier du village, petite agence familiale pas habituée aux transactions exotiques. Et je lui demande tout à trac s'il a 10.000 euros en petite monnaie, tout de suite. Il s'étrangle poliment, commence à expliquer que non, qu'il faut trois jours de préavis, lorsque le préposé au comptoir à l'oreille fine intervient et répond que si, c'est faisable : aujourd'hui c'est jour de marché local, il y a ça en caisse.

Deux heures plus tard on est à Mérignac avec 10.000 euros en cash, et on avale un panini en se demandant comment les faire parvenir à l'équipage. La réponse s'affiche soudain d'elle-même sur le panneau des vols au départ : il y a un 737 de Royal Air Maroc qui part pour Casa à 15 heures. Un coup de portable à Jean Claude Calvet, qui habite Rabat, et qui bondit de joie : oui il sera à l'aéroport à l'arrivée d'Eve, et ils dîneront tous ensemble ce soir à l'étape de Casa.

Du coup, Eve se retrouve avec la liasse de cash au fond de son sac, sans même une brosse à dents, embarquée sur le vol de la RAM, alors que je pars pour Londres.

J'ai le temps d'envoyer un nouveau mail vers The Prod, sur le ton « on maîtrise, c'est l'aventure qui commence, mais on sait faire... ».

Vantard, avec ça.

Mais on trouve ça plutôt rigolo, et l'équipage baigne dans la tranquillité et le grand tourisme. Eve arrive avec les sous, retrouve Jean Claude, l'équipage et l'Electra (qui lui découvre enfin Casablanca pour de vrai, certes sans Humphrey Bogart ni Ingrid Bergman, mais bon), le transfert de l'argent se fait sans encombre : la caisse de bord devrait tenir le coup jusqu'à Capetown.

Un jour plus tard, Eve rentre sur le Bassin d'Arcachon, les téléphones portables grésillent entre la côte du Sahara alors que l'Electra descend vers le sud à 160 kts à travers un ciel turbulent, blanchâtre et chaud, Rien à signaler, tout va bien à bord, c'est presque trop facile, finalement.

A Duxford j'essaie de ne pas me mélanger les idées entre une magnifique édition de Flying Legends (une de plus), le raid de notre vie par équipage interposé (les salauds vivent une fabuleuse excursion dans l'espace-temps), et le contact avec The Production, de plus en plus stressée car ils et elles apprennent factuellement que cette affaire est une vraie aventure que n'aurait pas reniée la vraie Amelia. Il m'apparaît qu'après tout, personne n'a jamais effectué un grand tour du continent africain avec descente le long de la côte Ouest et retour par le côté Est. Tiens, ça me donne une idée quand au programme encore non fixé du vol retour.

Ce qui indique l'état d'esprit positif dans lequel se déroule le début du voyage...

Retour de Duxford, ils sont à Bamako. Jusqu'ici, tout va bien.

Et le lendemain tout va mal.

Le temps s'est gâté pour de vrai. Tommy nous appelle depuis l'hôtel, en milieu de journée : ce matin, la pluie tombait à l'horizontale, torrentielle. Normal, c'est la saison du front intertropical, le FIT. Il fallait s'y attendre. Rien ne vole aujourd'hui à Bamako. L'avion est arrimé tel un paquebot sur un quai des Antilles au passage d'un cyclone, mais il pleut dedans par les pare-brise et les interstices de la porte arrière. Bon, faut faire avec. Et hier, au fait, l'horizon artificiel est tombé en panne. Daniel est sur place en train de regarder ce qu'il peut faire... Trois heures plus tard, nouvel appel. Il ne pleut plus, on crève de chaleur humide, Daniel a trouvé un horizon sur une épave de Cherokee posée dans un coin du terrain, mais le propriétaire en veut 1500 dollars. Alors Daniel a discuté un moment avec un mécano local, et tiens donc, un horizon très correct et du même modèle s'est retrouvé vissé sur la planche de bord pour dix fois moins. Ca devrait aller. J'envoie le message du soir à The Production, genre « Bon, problème, un jour de retard mais demain ça ira... »

Le lendemain, ça va. Ils décollent dans une météo semi-pourrie, mais on ne le saura que plus tard. On apprendra aussi que pour l'essence, ça a failli coïncider. Heureusement les militaires locaux ont de l'avgas et ont accepté d'en vendre, à un tarif vertigineux. Mais l'avion a repris son périple.

Puis c'est Lomé, alors qu'en France l'équipage du tournage boucle les valises pour partir vers Capetown.

Et de Lomé, appel inquiet : l'avion va superbement bien, le nouvel horizon est parfait, l'équipage est au beau fixe, mais il n'y a pas d'essence. La Shell locale avait pourtant promis, contactée la semaine passée, qu'il y en aurait. Oui mais la cuve s'est avérée contaminée, lors d'un contrôle il y a trois jours, elle a été ...vidangée.

Voilà donc un Electra bloqué à Lomé avec deux heures de vol dans les ailes, et basta. Il faut une solution. On fait chauffer les portables, et en deux heures deux solutions se dessinent après conférences avec le routeur: aller vers le sud-est, se poser à Lagos, Nigeria, où il y a de l'avgas. Mais le Nigeria, pays instable, est off limits pour notre assureur, avec raison.

L'autre solution c'est d'aller à Accra, où il y a peut être de l'essence (pas certain...). Mais ça fait rebrousser chemin vers l'ouest, d'une certaine façon. L'assurance nous autorise un posé et un seul à Lagos, finalement, assorti d'une liste de conseils qui se résument ainsi : approchez de haut, venant de la côte tout droit, pas de tour de piste, gardez une vitesse élevée. Au départ, idem vers la mer au plus vite. Buck Danny, est-tu là ?

Finalement, la décision est pour Accra. Vol sans histoire dans la brumasse bouillante, ils s'y posent avec 50 minutes dans les bidons et trouvent deux heures plus tard de l'essence en dehors du terrain, après négociations. Chère, l'essence, mais propre... Daniel purge toujours avec grand soin.

Demain soir, on décolle par Air France vers Johannesburg puis Capetown.

Eux, ils auront à batailler contre des passages de grains format Mermoz, sur l'étape la plus stressante du voyage, la traversée du Golfe de Guinée.

C'est assez pourri, mais normal en cette saison m'explique mon beau-frère qui a sillonné ces régions sur Noratlas puis Transall, et possède un stock d'histoires vécues dans le coin traitant toutes de turbulences et de déluges à faire abandonner l'aviation une fois pour toutes.

Le lendemain, on monte dans l'après-midi à Paris, on s'installe à Roissy, on joue les touristes flâneurs devant les boutiques de luxe des duty-free, en attendant le coup de fil de Libreville avec espoir. On s'est habitués à ce que tout se passe plutôt bien : l'avion est une merveille, l'équipage exemplaire. Amelia faisait plutôt moins bien, d'après ce qu'on peut lire...

Pas de coup de fil. Le temps passe, j'appelle notre routeur qui n'a pas de nouvelles non plus mais qui ne s'inquiète pas pour autant. C'est l'Afrique, sais-tu...

Le temps passe, l'embarquement vers Jo'burg n'est pas loin, le 777 trône derrière les baies vitrées tel un avion tout neuf dans la vitrine d'une boutique Boeing, le soleil d'été disparaît. On attend dans le salon d'embarquement, et soudain le portable vibre et sonne. Et badaboum...

Le ton, au bout du fil, est angoissé :

« ...On s'est fait avoir ! On est coincés à Malabo, c'est une île en face de Douala, en Guinée Equatoriale... A cause du mauvais temps on a pas mal zigzagué entre les grains, bas, mauvaise visi, de la flotte partout, et on a fini par trouver un trou vers le sud à travers le Golfe. On y est passé, peu après on a survolé Malabo. On les a appelés à la radio, verticale terrain, pour demander s'il y aurait de l'avgas chez eux, des fois que. On se disait qu'avec le plein on serait plus tranquilles pour continuer vers Libreville, avec cette météo nous obligeant à zigzaguer. Ils nous ont répondu qu'il n'y avait pas d'avgas à Malabo, et que de toutes façons on ne pouvait pas se poser, parce qu'on n'avait pas fait de demande d'autorisation... On a donc continué vers Libreville, mais un quart d'heure plus tard, alors qu'on était au-dessus de l'eau de nouveau, ils nous ont rappelé en disant qu'après contrôle, il y avait de l'avgas disponible et qu'on était autorisés à se poser... On a fait demi-tour, contents, on s'est posés pour un plein rapide, et au lieu d'un pompiste on a trouvé une jeep pleine de types en uniformes avec des Kalachnikov... L'avion est coincé sur le parking, et nous dans les bureaux du terrain. Il semble qu'on ait violé leur espace aérien, survolé un palais présidentiel... C'est la merde ! »

Ce genre de conversation rend sobre.

Il est neuf heures du soir chez nous, et on décide à l'instant de ne pas partir ce soir. Je m'installe dans un coin de l'aérogare avec mon portable, Eve récupère nos valises et cherche un hôtel pour la nuit sur place. Au bout d'une demi-heure j'ai, entre autres, le contact avec un copain qui connaît bien le ministre des Affaires Etrangères, au cas où. Je fantasme déjà sur un scénario style Arche de Zoé, c'est du même genre. Deux heures après, on s'est reparlé avec l'équipage. Ils ont réussi à contacter l'ambassade de France sur place, l'attaché militaire est monté les rencontrer et va essayer de traiter le problème. D'autres copains contactés ici et là m'ont rassuré : « T'en fais pas, on est Vendredi soir, c'est du racket basique, demain ils vont te faire payer une rançon et Lundi ils décollent... »

Un ami connaît le pilote du Falcon présidentiel local, un français, qui est mis au courant. Il rencontrera l'équipage, mais sera prudent. D'évidence, la Guinée Equatoriale n'est pas le meilleur endroit pour se planter dans ce genre de situation. J'envoie des mails vers The Production, mais cette fois-ci dans le genre scénario du prochain opus de Die Hard pour Bruce Willis. Heureusement, le contrat avec eux envisage notre non-responsabilité dans le cas d'un événement de ce genre. 174 personnes attendent l'Electra en Afrique du Sud, et nous voilà bloqués pas par le mauvais temps, mais par des humains...

On passe une très mauvaise nuit dans cet hôtel de transit de CDG.

Le lendemain matin, après quelques nouveaux coups de fil (qui vont, accumulés, faire la fortune des opérateurs concernés), on remonte à CDG pour partir sur le 777 de la mi-journée, vers Johannesburg. Côté équipage, ils sont stockés dans le seul hôtel (luxe, mais tarifs ruineux) de Malabo, et leur nouveau copain de l'ambassade semble vraiment concerné par leur aventure, merci à lui. Bon, au moins comme disent les urgentistes, c'est à peu près stabilisé. Ils vont essayer d'aller voir l'avion, des fois que quelque pillard local serait venu se faire la main.

On est dans la salle d'embarquement lorsqu'un nouveau buzz s'anime au fond de ma poche. Ils sont au terrain, l'avion va bien, mais... Mais voilà, la sacoche du commandant de bord a disparu, avec tous ses documents personnels y compris les licences, et aussi une partie de la caisse de bord en espèces, représentant un joli bakchich de 3500 euros. L'avion étant sous la surveillance exclusive de la police de l'aéroport, on peut en déduire ce qu'on voudra.

Là dessus, un peu assommés, on embarque dans le 777 avec le sentiment de vivre simultanément dans deux mondes parallèles : l'un bien policé, précautionneux, aseptisé, programmé, où les choses vont selon un ordre sans fantaisie et où les hôtesses vous accueillent avec le sourire, mais où on peut penser qu'a priori on atteindra le bout de la journée en cours sans trop d'encombre ; et l'autre où tous les délires sont possibles et même probables, où les hiérarchies et les scénarios raisonnables sont inexistantes, et où nul ne sait s'il existe seulement une certitude en dehors de la folie.

En descente sur Jo'burg à la nuit tombante après un vol superbe, je médite : nous venons d'aller de Paris jusqu'au bout de l'Afrique en une dizaine d'heures paisibles, deux plateaux repas, deux films et une visite au poste, bien agréable, le temps de causer avions... Nous sommes passés directement de A à Z, sans histoire.

Pendant ce temps, loin en bas à droite, dans le Golfe de Guinée, nos copains sont bien coincés dans une situation de film d'aventure, mais il n'y aura pas de passage au restaurant près du cinéma après la séance avant de rentrer à la maison.

Et je comprends que l'aviation à l'ancienne, à 150 kts et 3000 pieds, à base d'étapes de cinq heures dont on sort le cerveau en gélatine à cause du bruit, de la chaleur et de la lumière blanche, ne survole pas l'alphabet en sautant de A à Z.

Entre A et Z il y a toutes les autres lettres, les lettres assemblées font des mots, et les mots des phrases qui deviennent chapitres et histoire. Entre A et Z il y a la vie, l'aventure.

Lorsqu'on va trop vite et trop haut, il n'y a plus grand'chose à raconter.

Et je ressens alors que cette affaire de film au bout de l'Afrique est un somptueux cadeau du destin, offert en récompense de la folie douce qui nous a tous saisis lorsque nous avons décidé de ressusciter ce vieil Electra. *Fous, mais riches*... Il y a le monde normal, et celui d'Amelia. La vraie difficulté est de mener à bien une histoire dont les paramètres techniques sont ceux de 1937, dans l'environnement de 2008. Et heureusement cet avion, qui est au cœur du problème, est une bien brave créature. Car jusqu'à présent il n'a pas loupé un démarrage, pas bouffé sa batterie, pas crevé un pneu. Il marche comme une horloge, et je me demande donc si là-haut, assis les pieds dans le vide au bord d'un cumulus bien blanc, il n'y a pas Amelia Earhart, Kelly Johnson qui avait dessiné cette merveilleuse machine volante, et quelques autres personnages d'autrefois qui nous regardent nous débattre, s'amuse de nos états d'âme, mais aussi envoient par télépathie divine les ondes magiques qui écartent les maléfices mécaniques de la trajectoire de l'Electra. Car il y a pas mal de magie dans cette histoire.

C'est ce que je pense, alors que le train du 777 sort dans de vastes froufrous aérodynamiques à cinq minutes de Jo'burg, mais à vrai dire, pour écarter les maléfices, il y a surtout l'équipage et en particulier Daniel Koblet, qui est vraiment le prince des mécaniciens, anticipant sur tous les problèmes possibles. Je sais cela, mais j'aime bien ressentir le souffle de la magie.

A Jo'burg, nous avons enfin le contact plus direct avec l'équipe du film, qui nous attend à deux heures de jet de là, au Cap. Ils sont sur les charbons ardents, mes e-mails et messages vocaux décrivant l'affaire de Malabo les a sérieusement réveillés.

Ils comprennent qu'il n'y a rien d'autre à faire qu'attendre le bon vouloir de quelques bureaucrates pratiquant une forme nouvelle de piraterie...

On dort quand même dans un hôtel proche du terrain, et le lendemain on vole tôt le matin vers Capetown. On y rencontre quelques membres de l'équipe technique, dont Andrew le chef décorateur qui paraît sortir tout droit d'un concert de hard rock et possède une culture générale étonnante, et on retrouve Marc Wolff, le réalisateur des séquences aériennes qui sera aussi le pilote de l'hélico-caméra.

Marc ne semble pas plus surpris que ça par la mésaventure de Malabo. Il en a connu d'autres, me dit-il, en trente années de tournages, et il me raconte quelques épisodes fumants de celui qui l'a le plus amusé, celui d'Air America réalisé en Indonésie, avec une bande de superstars du pilotage des vieux avions comme Mark Hanna ou Frank Lang. Ils avaient même récupéré une vieille turbine PT 6 dans un parc à ferraille de l'armée locale, fait venir des Etats Unis deux ou trois boîtiers vitaux, boulonné la turbine dans le museau d'une cellule de Porter oxydée et inapte au vol depuis longtemps, et tourné avec ça quelques-unes des séquences les plus acrobatiques jamais filmées. Il me rassure, le bougre.

Et puisqu'il faut tuer le temps, il m'embarque sur un vol South African vers East London, à une heure et demi à l'est de Capetown. On y va pour inspecter la piste de Trenneries, où The Production a décidé de tourner la séquence-clé du dernier décollage d'Amelia depuis Lae, Nouvelle Guinée. Marc est inquiet à ce sujet, il pense que The Prod n'a rien compris aux besoins aéronautiques, et il lui faut mon avis définitif.



Arrivés au bord de la bande en herbe de Trenneries après quelques belles turbulences à bord du CRJ, deux heures de 4x4, un quart d'heure à bord d'un bac préhistorique et pas mal de visions sublimes de paysages fabuleux, je me dis que décidément « Guinée » est un mot qui va nous poser problèmes. L'avion et l'équipage sont toujours bloqués en Guinée Equatoriale, et cette piste de Trenneries est supposée être celle de Lae, Nouvelle Guinée, en 1937. Ça fait deux Guinées de trop, à mon goût.

Lae en 1937 était un terrain dominant l'océan Pacifique, une bande en herbe de 1100 mètres s'achevant sur une pente marquée et la plage. L'équipe du film a donc cherché un site comparable et trouvé Trenneries, qui possède la même géométrie. Oui mais Trenneries n'est pas plate, c'est un double altiport : ça commence par une montée, ça devient un plateau, et ça se termine par une belle descente qui en plus tourne de sept degrés peu après la cassure. Le sol est un mélange de sable et d'herbes de bord de mer, pas lisse du tout. Mais surtout c'est classé comme un terrain ULM, avec une longueur de 610 mètres, rallongée à 700 par le nivelage du seuil côté nord. J'apprends qu'un Cessna 182 y a récemment cassé sa roulette de nez dans une zone sableuse.

Mais voilà, The Prod a décidé que ça serait là, malgré les échanges d'e-mails concernant les longueurs de piste voici trois mois, et le contrat spécifiant que l'avion ne serait pas amené sur des terrains de moins de 900 mètres. Ils ont donc construit des décors, baraques de bois, plateformes, aménagé de quoi recevoir toute l'équipe, et me voilà en train de devoir leur dire que no way, on ne posera pas le Lockheed là-dessus. Ou alors une seule fois, à l'issue de laquelle ne restera qu'une épave inutilisable pour le reste du tournage.

Pour mieux appuyer mon point de vue, je demande une auto, je leur rappelle qu'on se pose à 80 mph avec l'Electra, et après avoir embarqué trois responsables je lance la voiture au long de la piste en accélérant vers 80 mph. Arrivés à 60, la Toyota de location menace de se désintégrer. Et ils sont bien embêtés, comprenant qu'ils n'auront pas l'avion dans leur décor...

Voilà, on a un avion bloqué sur l'île de Malabo, son équipage quasi-prisonnier qui se demande comment les choses vont tourner, un commandant de bord sans papiers, une équipe hollywoodienne transportée en Afrique du Sud qui intègre à la dure quelques réalités aéronautiques destructrices d'illusions, une piste sur laquelle on ne va pas pouvoir se poser alors qu'elle est un élément majeur de l'histoire.

On est Dimanche, il reste à effectuer la moitié du convoyage via Libreville, Luanda, Ondangwa, Windhoek. Il n'y a pas d'essence (je viens de l'apprendre) à Luanda, où pourtant se trouvent les plus grandes raffineries du continent africain, et donc il va falloir affréter un Twin Otter pour transporter cinq fûts de 200 litres d'avgas depuis Ondangwa, au nord de la Namibie, soit dix heures de vol aller-retour. Je calcule, depuis le bord de la bande en herbe de Trenneries, et ça nous met le litre à 10 dollars 50... Evidemment, The Production annonce que c'est pour nos pieds, car non contractuellement prévu. Bon, tout va bien.

Début du tournage, avion repeint : Dimanche prochain, 9 heures du matin...

Au téléphone, depuis le bout de piste de Trenneries dans le sublime soleil couchant du bout de l'Afrique, j'annonce à Kevin le patron de la production qu'il n'y a pas de problèmes, que des solutions. Et qu'on sera à l'heure dans une semaine.

BC

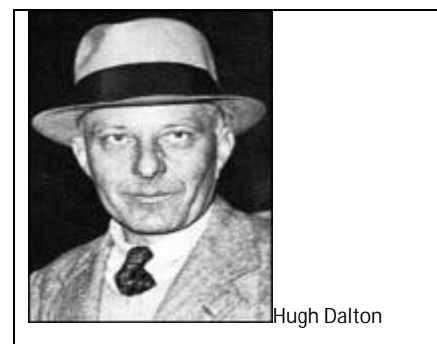


“S.O.E., Special Duties Squadrons of the RAF and the French Résistance in Southwestern France during WW2”

Written by Al Gaudet

Humble beginnings of S.O.E. in a world at war

On July 16, 1940, Prime Minister Winston Churchill chose a civilian, (Hugh Dalton), to be SOE's political boss whose mission it was to “set Europe ablaze!”. SOE therefore had a no hold bared “all is fair in love and war” attitude to win its fight against the enemy.



Hugh Dalton

Special Operations Executive had its headquarters at 64 Baker Street in London. SOE agents were also known as “The Baker Street Irregulars”. SOE’s mission was to support resistance movements, sabotage, guerrilla warfare and subversion behind enemy lines. Each occupied country on the Old Continent had its own “Bureau” there were roughly fifteen heads of departments, sections or bureaus. SOE to accomplish its task recruited civilians and military personnel. Being recruited as an SOE agent required that you displayed intelligence, patience, carefulness in addition to enough method and teaching ability to train resistance units. Agents that displayed swiftness and brutality made good saboteurs. Exiled or escaped members of the French Armed Forces were excellent sources of prospective agents. Many agents came from the Anglo-French business world or were of a French working class background, these were also therefore more fluent in French. A common denominator with the great majority of agents was that they were amateurs when it came to war. SOE or MI-9 enlisted several Canadian volunteers that the Canadian government had proposed to it. SOE did use acknowledged homosexuals, criminals or ex- servicemen with less than good conduct records in their armed forces. Most agents were made Lieutenants or Captains and if an agent was over and above average he could be commissioned a Lieutenant-Colonel on the spot. Colonel Colin Gubbins was in charge of all their training and operations, he was far from the orthodox British officer. His drive, energy and leadership was exactly what SOE needed. Gubbins had to also deal daily with all the other government agencies (army, navy, air force, procurement, foreign office) who considered SOE “As an organisation of harmless backroom lunatics who would hopefully not develop into an active nuisance” and was left severely alone as a somewhat disreputable child”.



Colonel Collin Gubbins

Operations were controlled by the Section allocated to a single country.

Some enemy-occupied countries had two or more sections appointed to deal with politically different resistance movements. (France had six sections). SOE's operations were usually set-up to test various resistance units combativeness and willingness to work with the Allies in preparation for the invasion of the continent.



Maurice Buckmaster

Maurice Buckmaster was in charge of the French Section (known as “F Section” or later on also known as “The Buckmaster network”). This section was under direct British control. There was also the RF Section that was under the command of General de Gaulle and his Free French government in exile. On July 1st 1940 RF section was subordinated to the command and control of the Free French “2^e bureau”. Its name was changed to the Bureau Central de Renseignements et d’Action (BCRA) in the Summer of 42.

Because of the long distances between London and an operational area, there were several subsidiary SOE headquarters and stations set up to manage operations locally. In late 1942, another section known as AMF and with the code name "Massingham" was established in Algiers. AMF’s mission was to operate in Southern France, it sent 600 personnel to France (not all of them were of SOE). There were also two smaller sections operating in France: EU/P Section worked with France’s Polish population (mostly located in Northern France) and the DF Section of MI 9 which was responsible for establishing escape routes in France for escapees.



SOE agent suitcase wireless radio and standard equipment used behind the lines

Most French nationals who served in RF or in “F section” were patriots who wanted to fight the Germans and they for the most part, did not want to get involved in French politics. General De Gaulle was from the start highly suspicious of SOE’s operations in occupied France. In other cases (for example Frenchmen who were loyal to Charles de Gaulle... mostly in “RF”), their loyalty was first to their leader and government in exile. These regarded SOE merely as a tool to and for national liberation. This could and did, at times, cause suspicions and difficult relations between the Free French and Britain.

Throughout the war there was an acute shortage of man-power (of potentially excellent agents); SOE was therefore forced to send out in the field “what it could scrounge here and there” these at times were, as one could expect, not of the best or the required material.

It would have been better for SOE to send out in the field fewer but very highly trained agents who would have been able to stay alive longer and get better results. SOE had to do with what it had and it did very well. In general agents were rated from good to excellent, a few were mediocre; of course none had superman’s strength, intellect, courage, expertise and enthusiasm.

SOE agent training, or most of it, took place in England at what was called a *Station*. There existed many *Stations* and these were designated with Roman numerals (most of these were in Hertfordshire and started with Station VI right up to Station XVII) There were also Training Schools called *STS*, these were designated with Arabic numerals (they went from STS 1 to STS 7, then from STS 17 to 26, from STS 27B then from STS 31 to STS 103) . Beaulieu, England or Camp X in Ontario Canada were considered as SOE's "*Finishing schools*". Camp X also trained the fledgling American OSS when the US joined the fray after 1941. Parachute training took place at or near Ringway airfield (near Manchester) in the UK and required 5 jumps (including one night jump and one jump with a leg bag)

With regards to SOE agent training BuckMaster says "It was no use doing things by the book . There was no book" (*They fought alone*. Buckmaster p 127). Training agents was found to be simpler if you trained them on a subject by subject basis. There were inherent security risks in training prospective agents on a national or linguistic basis (this was true for all nationalities except for the Poles, they also had their own parachute training school). Training agents in their own language was un-economical so agents learned by trial and error or through interpreters in a classroom or field environment at the different training establishments. Also, each section's students were followed by a designated Officer and NCO to help them along (most of these were ex-agents). These accompanying Officers/NCO followed their student's progress, encouraged them and also, acted as judges writing up weekly progress reports on each of them.



Arisaig

Up to June 1943, F and RF agent field training was based on 2 to 4 weeks of gruelling basic military and military training at Commando schools. Several days of assessment and selection of potential agents was also done with the help of psychologists. The latter method enabled SOE to rapidly and efficiently find the right man or woman for the job. Gubbins himself chose Scotland as the site of a paramilitary course of 3 to 5 weeks duration at Special Training Schools. It was in this wild and beautiful setting that they learned basic field craft and survival, to fire enemy weapons, hand to hand combat, Morse code, demolition with plastic explosives, raiding and Scottish style poaching which was essential for survival in the wild. Resisting enemy interrogation was also taught by SOE. Francis Cammaert who was one of SOE's best French agents said about SOE's Scottish training "It was the ideal place to get very fit physically and to learn quite a lot about supporting yourself in very difficult situations".



Francis Cammaert

The only problem with this training was that it was considered evidently too short. In some cases SOE agents were in fact "amateurs" facing the ruthlessly efficient German counter-espionage. Yet "SOE amateurs" they indeed were and most of the time, they could do and did do just as well as the Abwehr professionals they were combating. If captured they in fact, faced young criminals of the SS intelligence service (like for example: Klaus Barbie of the SS intelligence service the Sicherheitsdienst (SD, Security Service and the Gestapo who had the authority to investigate treason, espionage and sabotage cases).



88 Nov 2009

Georges Bégué

Between 1941 and 1945, F Section sent roughly 470 men and women on missions in France. SOE agents were called Joe's and Jane's and were given false French ID papers, money and wore Continental European style clothing. SOE's radio operators (also called pianists) were, for the most part, women sent behind enemy lines with their radio sets; they had an operational life expectancy of roughly six weeks. In the field, the shortcoming of not having every agent trained as a radio operator consequently became cruelly evident.



Princess Noor Hayat Khan

A normal agent's operational life expectancy was anywhere from 3 to 6 months at best. SOE was unique among all the services in that it had decided in 1942 to employ women to fight behind the lines as equals to men. Perhaps the best known female SOE agent and "pianist" was Princess Noor Hayat Khan. Her total devotion to the cause of freedom made her one of SOE's greatest heroines. Women made excellent "pianists" and couriers because they could move around without arousing suspicion, but they were generally not involved in sabotage. Most female agents were French nationals but these were hard to come by in the UK; most were taken from the French refugee population in the UK. Being a "pianist was indeed dull and highly dangerous" at best. The Nazis were known for being exceptionally hard on women agents submitting them to "a wide range of exquisite and an extra dosage of ruthless torture".

Of the 39 "F section" women agents that were sent out in the field from 42 to 44, 15 were captured (and 12 were murdered and one died) and never came back of these 2 survived the camps, 3 were sent out twice. SOE's staff told agents to, and for all intents and purposes, when captured and submitted to torture, to say nothing for at least 48 hours. This time period was considered as being enough for a cell and its agents to disperse.

Buckmaster, before his agents left for France and if it did not jeopardize their mission, gave the men gold cuff-links or an expensive pen, the women were given gold compacts. On 5 May 1941, Georges Bégue (1911-1993) became the first SOE agent dropped into German occupied France. His task was to set up radio communications prepare the groundwork for the next agents that were to be parachuted into France. To support the Allied invasion of France on D Day in June 1944, three-man "Jedburgh" parties (uniformed agents) were also dropped into various parts of France as part of Operation Jedburgh, to coordinate widespread overt (as compared to clandestine) acts of resistance.

Jedburgh team: The Jedburgh program was highly classified during World War II and remained so decades later. It was not until SOE and OSS records began to be de-classified in 1985 that much was known about their heroic and successful actions. They were SOE operatives formed in three-man teams and composed on average of an American, a Brit and a Frenchman (2 were officers and one sergeant was the radio operator « pianist ») all were trained in guerrilla tactics, leadership and demolition. They were dropped into post-D-Day France in uniform. If normally SOE agents were to remain incognito behind enemy lines, it was not so for Jedburgh teams. Their job was to train and lead French Résistance groups and gather intelligence behind enemy lines. They worked in civilian clothes most of the time prior to the D- Day invasion except during and after D-Day where they operated in uniform.

À suivre...///...



Bon ! Ben puisque c'est comme ça, je vais prendre un bain. Mais vite fait tout de même parce que mes petits copains m'attendent en bas pour aller dîner.

C'était bien le cas effectivement. Toute la communauté Airbusienne qui avait trois bons quarts d'heure d'avance sur moi (rapport à ma chambre pas tout à fait prête...) s'était regroupée en bas et était parée à investir le premier restau alentour digne de ce nom. Après que je leur ai eu raconté mes aventures de sous-marinière, il fut décidé de manière collégiale que le restaurant de l'hôtel ferait l'affaire, ceci afin d'éviter de donner à nouveau dans des tribulations non contrôlables d'européens en Chine. Là nous allions pourtant vivre un grand moment d'anthologie gastronomique. Pas de carte en français, ça c'était acquis. Mais une seule carte en anglais pour tout le restaurant, cela devenait cocasse, car même dans la langue qui se veut internationale, les plats chinois sont indécodables. Il ne nous fallut pas moins de sept serveurs (un pour chacun de nous...), assurément tous aussi serviables les uns que les autres mais ne comprenant pas un traître mot de ce que nous disions, afin que de guerre lasse et des mimiques inutiles plus tard mais qui n'avaient rien à envier à Louis de Funès, l'un d'entre eux se décide enfin à avoir recours à un interprète de l'hôtel. En effet, si les "coins-coins" pour le canard, les "meuuuh" pour le bœuf et les "bêêêhh" pour le mouton avaient un peu fait avancer la connaissance locale, comment faire pour identifier crevettes et fruits de mer ? Quant aux différents légumes et algues qui pouvaient accompagner ces pauvres bêtes bouillies, nous étions face à un mutisme total. A croire que cet hôtel ne recevait que des chinois de Chine...

Si l'intervention des interprètes nous sortit un tout petit peu des geôles de l'incompréhension, la situation se débloqua totalement avec l'arrivée de trois barbouzes d'Airbus vivant depuis plusieurs années dans cet agréable pays et descendus dans ce même hôtel à l'occasion du salon. Ils parlaient parfaitement le mandarin, ce qui fit rapidement jaillir la lumière quant aux mets de la carte et leurs conseils en termes de choix furent des plus appropriés. Nous leur avons fait entièrement confiance et n'avons pas été déçus, le riz restant une valeur sûre. En revanche lorsqu'il s'est agi d'échanger nos raisons d'être au sein de notre grande maison, nous eûmes beaucoup de mal à comprendre quelles étaient les leurs ... Prospections pour la sous-traitance ? Tissage d'un réseau commercial ? Relationnel avec Airbus China ? Tout ceci semblait bien fumeux et somme toute assez secret. Il y avait des chinois avec eux et tout ne pouvait pas être dit, même en français...!? Bref ! Z'avaient pas franchement la conscience toute claire et je ne leur aurais sûrement pas confié la garde de ma fille... Merci messieurs en tout cas pour votre coup de main et votre éclairage sur les coutumes locales.

Nous avons dîné, beaucoup appris sur les us et coutumes de ce grand pays où chiens et petits singes doivent marcher à l'ombre et garderions un souvenir mémorable de cette soirée gastronomique. Il était tard, il nous fallait nous reposer sans plus tarder car même en Chine, demain est toujours un autre jour...

Je n'eus point besoin de réveil. En effet, le fait est qu'à partir de six heures, toute la ville s'éveille en réponse à un concert de klaxon incessant qui n'a que pour seule vertu de vous mettre dans une humeur massacrate.

« Peut pas s'éveiller un peu plus tard, la Chine ? Non mais sans blague ! »

Bah ! Une bonne douche de décontamination (la seule qui fonctionne bien) et un excellent petit déjeuner pris dans le restaurant tournant du 29^{ème} étage plus tard et toute l'équipe était à nouveau déterminée à braver l'atmosphère locale polluée et ses trente degrés.



C'était le jour d'ouverture du salon et nous avions deux démos à faire ; une le matin à l'occasion de la cérémonie d'ouverture et une autre en début d'après-midi qui réglerait le programme des jours suivants. Il nous fallait cependant passer par la case briefing à la direction des vols. Nous nous attendions à y recevoir, à l'instar de ce qui se pratique dans tous les salons du monde, un briefing collectif à l'attention de tous les équipages inscrits des appareils devant effectuer une démo. Que nenni !



A Zhuhai, pas de briefing collégial mais, autour d'une table ovale, une prestation individuelle dans laquelle nous aurions apprécié quelques commentaires sur notre contribution de la veille et à tout le moins des consignes très précises quant au déroulement du programme de ce jour. Après que Jacques eut tout de même partagé avec les responsables locaux son étonnement quant aux pratiques folkloriques de la tour de contrôle, après qu'il eut reçu pour toute réponse quelques hochements de tête, il obtint cependant nos horaires de passage et le droit obligatoire de remplir dûment un formulaire d'enregistrement dégageant le parti de toute responsabilité si quelque chose devait foirer...

Le papier était rempli, nous étions en règle avec l'administration. Il nous fallait maintenant regagner notre avion. Avec une bonne demi-douzaine de badges pendus à notre cou, nous aurions pu espérer un passage au-travers des barrages filtrants quelque peu facilité. C'était bien mal connaître le professionnalisme des policiers et vigiles qui n'avaient de cesse qu'ils puissent inspecter le dessous de toutes les voitures devant se rendre dans l'enceinte du salon. Nous étions numéro cinq pour le passage au détecteur de bombe. Toutefois le fonctionnement de celui-ci n'était qu'approximativement maîtrisé par les artificiers, ce qui eut pour conséquence de mettre en place une attente interminable au poste de contrôle. Même notre chauffeur du cru qui parlait pourtant couramment le dialecte local ne parvint pas à convaincre la maréchaussée en poste que, même si le badge VIP (le seul qui permettait de se soustraire au détecteur de bombe...) ne faisait pas partie de notre trousseau, nous étions l'équipage de l'Airbus A380 et que devions décoller dans 20 minutes pour les beaux yeux du ministre des transports et de sa nombreuse suite. Les moult palabres avec les gendarmes restant stériles, ils eurent bien évidemment pour conséquence inévitable un "pétage de plombs" fort à propos de la communauté passagère du véhicule suspect. Celle-ci décida, en effet, sans plus de discussion de poursuivre à pieds la quelque centaine de mètres qui la séparait de son avion chéri, ceci sous l'œil médusé de la garde qui ne comprit pas immédiatement ce qui venait de se passer.

Dix minutes plus tard, la porte de l'avion était fermée et nous étions prêts pour demander le repoussage⁽⁴⁾ et la mise en route des moteurs.

« Zhuhai tower, this is A380, request push back and start up clearance

- ... (blanc!)
- Zhuhai tower, A380 ?
- ... (re-blanc!) »

Au bout de la troisième fois, j'eus le sentiment que, toujours en charge de la radio, mon cher Christophe se découvrant de la belle casquette du salon qui venait de lui être offerte s'apprêtait à consommer celle-ci, de dépit. Jacques et moi lui conseillons de s'abstenir en invoquant l'indigestion latente déjà survenue en tels cas et lui proposons d'expliquer sur la fréquence la situation pendant que nous essaierions de faire contacter par téléphone depuis le sol les habitants muets de la tour de contrôle.

Au bout de quelques tentatives infructueuses depuis le bord mais peut-être bénéfiques depuis le sol, un laconique « A380, stand by ! » retentit dans nos écouteurs, mettant ainsi fin à l'accablement naissant de notre cher copilote.

Nous avons compris un peu plus tard que le contrôleur en service de la tour à ce moment-là, ne pouvait pas nous répondre tant qu'il n'avait pas eu la confirmation que le ministre attendu pour l'inauguration du salon était bien en place assis sur la chaise de son podium tout de tapis rouges revêtu. Tant que le VIP du parti n'était pas installé, la Chine retenait son souffle. Autant vous dire que retenir notre souffle en de telles circonstances avait fini par passablement... nous "gonfler" ! Il faut croire que notre culture est un tant soit peu différente. Le respect de l'autre, même s'il n'est situé qu'à l'autre bout des ondes radiophoniques de la TSF est tout de même un peu plus affirmé. J'espère pour lui que lorsque leur taïkonaute s'est retrouvé, en septembre dernier, sur orbite accroché par deux ficelles à son module de l'espace, il fut moins en attente de communications radio que nous l'avons été...

Soudain et sans préalable, un « A380! Clear for push back » arriva enfin coupant court à toutes nos médisances. Nous étions autorisés à repousser mais pas encore à mettre en route. Nous progressions tout de même. Le ministre devait être en vue. Qu'à cela ne tienne, c'est lui qui aurait maintenant à attendre puisqu'il nous fallait désormais démarrer nos moteurs sur l'aire autorisée et nous rendre au seuil de la piste d'envol située, ce jour-là et compte tenu de la direction du vent, à l'opposé de là où nous étions. Nous les avions prévenus mais comme ils nous avaient méprisés, c'était bien fait pour eux. Na !

- « Allo la terre ? On peut mettre en route les 1 & 2 ?
- c'est dégagé, allez-y ! » Les moteurs 1 & 2 démarrent
- « Le sol ? C'est bon pour 3 & 4 ?
- Ok pour 3 & 4 ! » Et là ça aurait dû être simple aussi, mais !

Soudain, à l'instant où l'allumage débutait sur ces deux moteurs (sur A380 on démarre les moteurs deux par deux) une alarme "*R outer bleed leak*"⁽⁷⁾ apparut sur l'écran des alarmes coupant simultanément l'air sous pression arrivant aux démarreurs, ce qui est absolument criminel de la part de certains géniteurs du système. En effet, et sans être trop technique, si sur un turboréacteur en phase d'allumage, on coupe le démarreur avant qu'il ne soit en régime autonome, la turbine fond purement et simplement. Si si ! Je vous jure que c'est déjà arrivé. Cette petite plaisanterie teutonne (ce n'est pas "J'accuse" de Zola, mais on s'en rapproche...) nous étant déjà arrivée au cours de la période de développement de cet avion, nous nous étions bien évidemment mis très en colère et avions exigé une modification du système inhibant la coupure de l'air, quelle qu'en soit la raison, pendant la mise en route des moteurs.

C'est que ce n'est pas donné ces trucs-là. L'ensemble propulsif d'un gros navion comme celui-ci représente le tiers de son prix soit une bonne centaine de millions de dollars. Vous comprendrez donc aisément que le fait de mettre deux turbines en chou-fleur simultanément a peut-être de quoi faire monter la température, non seulement à l'intérieur de cockpit, mais aussi celle de Monsieur l'actionnaire vers des valeurs proches de celle d'une baraque à frites ! Pourtant, les calculateurs actuellement installés sur notre avion avaient été, d'après le bureau d'études all... (non, je tairai le nom par charité chrétienne), modifiés et devaient remédier à cette anomalie. Juré, craché ! (Par terre comme un chinois).

Fort heureusement, en vrais pros que nous sommes et toute suffisance mise à part, nous surveillions la mise en route de nos belles mécaniques (on nous avait appris comme cela à l'école...) et les robinets carburant furent fermés aussitôt la baisse de pression d'air détectée. Nos moteurs étaient sauvés, nous n'avions pas à réveiller Monsieur l'actionnaire.

Un peu très en colère tout de même, d'être passé si près d'une cata dont les causes auraient dû être corrigées depuis deux ans, je condamnai à mort les deux calculateurs coupables en tirant leurs disjoncteurs, rétablis le système d'air comprimé et relançai, avec succès cette fois-ci, la mise en route de nos deux derniers moteurs.

Tout ceci ne prit pas plus que cinq minutes de sorte à ce que Monsieur le Ministre chinois n'eût même pas à attendre. Très très forts, tout de même ces européens, français !——

La démo d'ouverture du salon en présence du ministre se déroula de la manière la plus professionnelle qui soit avec toutefois une vigilance encore accrue quant à la prestation des contrôleurs de la tour qui ne purent s'empêcher de transformer quelques communications radio simplement basiques en un futoir radiophonique monumental. Nous avions cependant réussi à déceler quelques mots-clés qui, passés sur la fréquence, garantissaient un pourcentage de réponse autrement plus élevé qu'une phraséologie aéronautique classique. Nous en prendrions désormais notre parti et ne communiquerions, jusqu'au jour de notre départ, avec la tour de contrôle qu'avec ces mots bien ciblés.

Jour après jour, briefings et procédures radios devenaient de mieux en mieux rodées même si notre vigilance n'en fut pas pour autant relâchée. Les jours qui suivirent furent de ce fait un peu plus insipides quant aux tenants et aboutissants de la démonstration en vol.

Ils gardèrent toutefois et pour notre plus grand bonheur, avec le défilé incessant des innombrables visiteurs dans notre bel appareil, ce côté toujours très touchant et il faut bien le dire, un peu ludique du constat de l'émerveillement de ces derniers dès le seuil de la porte franchi. Même si guides et invités n'ont, bien souvent dans de tels pays, pour tout moyen de communication que gestes et sourires amicaux, les appareils-photos sont toujours là pour immortaliser ces instants de bonheur passer.

Après tout, outre les considérations de "business" qui nous dépassent tous un peu, un salon aéronautique n'existe-t-il pas aussi pour fournir un peu de rêve ?

Puisse celui-ci perdurer encore longtemps, dans l'accompagnement adéquat et pondéré de l'éveil d'un tel immense pays !

G.Desbois

- (1) - Pétafeu : avion de chasse en jargon essais en vol. C'est dire si on a envie d'être assis dedans sans un solide contrat d'assurance...
- (2) – HAL HJT-16 Kiran : « Rayon de lumière » en français est un avion d'entraînement indien biplace à réaction construit par Hindustan Aeronautics. Il est utilisé par la patrouille acrobatique aérienne de Surya Kiran (Armée de l'Air Indienne) et aussi par la patrouille acrobatique aérienne navale de Sagar Pawans (Aéronavale) Indienne. Il est mû par un moteur Bristol Sideley Orpheus. Il est assez vilain eu-égard à son ascendance un peu britannique...
- (3) Display ; démonstration en vol
- (4) Repousser : L'avion est généralement garé "Nose in" ou nez en avant. Il faut le dégager de son aire de stationnement en le reculant avec un tracteur adéquat. C'est le "push back" ou le repoussage
- (5) ATC : Air Traffic Control ou Contrôle aérien (Tour de contrôle)
- (6) Reset : remise à zéro en l'occurrence des logiciels des ordinateurs de bord
- (7) « R Outer Bleed Leak » : Fuite d'air chaud dans la voilure droite. L'air comprimé donc chaud qui sert aux démarreurs des moteurs est généré par le groupe auxiliaire de puissance (APU) situé dans la queue de l'avion et est acheminé jusqu'aux démarreurs et autres servitudes par des tuyauteries dont les fuites sont surveillées.

Première campagne de Russie : deuxième partie

Première partie sur <http://www.aeromed.fr> N°37

.....////////.....

Par Le Pirate

Le premier vol

Les savants ayant trouvé une bidouille pour mettre en route le moteur d'une manière fiable, un jalon psychologique important doit être franchi, d'autant plus qu'un autre jalon psychologique approche, celui de la fin de l'année. Il est dommage que l'on attache tellement d'importance à ce qui n'est qu'une date sur un calendrier. Pourquoi ne pas prendre le nouvel an chinois afin d'éviter la précipitation ?

Mais avant de faire un vol, il faut obtenir l'accord du conseil méthodologique. La demande doit être présentée devant un conseil méthodologique, sorte d'assemblée d'experts fossilisés, qui donne sa bénédiction en se référant à d'autres textes, au savoir-faire et à l'expérience. Ce comité qui tient entre ses mains notre salut est affectueusement surnommé le Soviet Suprême à cause de ses prises de position très dogmatiques. Le processus mental de l'Organisation n'est pas le même que le nôtre et les recommandations prises sont pour le moins surprenantes. Elles reflètent des décennies d'expériences malheureuses. En fait ce Soviet est à la fois un rempart qui protège du n'importe quoi, mais aussi un frein à l'initiative et même le responsable de pratiques désuètes et dangereuses comme vous allez le voir par la suite. Nous avons donc la chance d'assister à un superbe numéro d'équilibriste et de claquettes de la part de l'Organisation ce jour là. La commission méthodologique réunie à 9h00 donne un avis négatif au premier roulage et au premier vol vers 10h30. La raison officielle est l'absence de signature de l'ingénieur en chef sur un document et le fait que Snecma n'ait pas fourni de casques et de masques. Raisons bidon bien sûr. Est ce donc au client de fournir les équipements ?

La raison officieuse serait que le Soviet Suprême réclame un vol dédié à l'ouverture de domaine et effectué par un équipage LII. Mais le climat de dissimulation est tel que l'on ne sait pas quel est le problème réel, tellement d'informations contradictoires circulent. On devine de grosses tensions internes et nous avons plutôt l'impression que les différentes factions dissidentes ont profité de cette occasion pour se donner rendez-vous dans une petite izba du nom de « OK corral » pour défourailler entre eux et régler leurs comptes discrètement, mais à nos dépens.

Dimitri, notre pilote programme un peu honteux de la tournure des événements et la commission poursuivent leur réunion avec Mister T jusque tard dans la soirée. Il semblerait que la fumée blanche sorte vers 21h00 sans que nous ne sachions pourquoi puisque rien n'avait changé. Mensonges et toutes sortes de bruits de course ont émaillés cette journée très tendue.

Nous pouvons maintenant passer aux choses sérieuses. La loi de la tartine beurrée s'appliquant encore, la météo s'est dégradée pendant les tergiversations du Soviet Suprême. Il a neigé, le temps est couvert. Un premier rouleur est planifié, un ordre d'essais est rédigé, en russe. Il comporte une accélération avec le moteur en essais au ralenti et les trois autres au plein gaz selon une procédure bien connue et déjà répétée de nombreuses fois au simulateur et une interruption à 200 km/h. Il est prévu une vérification de bon fonctionnement de la dirigeabilité au palonnier. Pourquoi pas ? Cela me va bien puisque cela devrait être transparent.

Le fait de maintenir l'axe, surtout dans cette configuration dissymétrique, prouvera de lui-même que cela fonctionne, ou pas, d'ailleurs. Et cela a déjà été fait puisque l'avion a déjà revolé depuis sa sortie de chantier. Promenade de santé donc. Nous allons à l'avion, mettons nos parachutes et nos casques, sanglés sur nos sièges. Après la mise en route, les Russes déroulent leur procédure exhaustive habituelle. Nous faisons de nombreux essais pour s'assurer qu'il n'y a pas d'interférence entre la radio (VHF et HF) et le moteur+FADEC. Nous n'en attendions aucun et aurions été très surpris qu'il y en ait, compte tenu de la conception et de l'expérience. Enfin nous roulons et nous nous alignons. La piste est blanche de neige légère. On peut voir le vent faire courir cette neige poudreuse comme il joue sur les blés mûrs. Cela donnerait presque le vertige de voir cette neige courir autour de nous, nous donnant la sensation qu'en fait c'est nous qui avançons. C'est fascinant. Mais fin de la rêverie, nous appliquons la puissance et lâchons les freins. L'avion ne bondit pas en avant bien sûr, mais plutôt s'ébranle pesamment. Tout se passe pour le mieux, cela ressemble à une accèl-stop civilisée. A 200 km/h, Dimitri donne l'ordre de réduction des gaz puis de sortie des spoilers. *Et soudainement, il donne un grand coup de botte sur le palonnier !* à plus de 200 km/h et sur une piste couverte de neige, sèche certes, mais de neige tout de même ! il faut l'avoir vécu pour le croire ! Et surtout avoir survécu pour le raconter. Et je vois en vision latérale comme je sens au travers du palonnier mon Dimitri pédaler à haut gain pour récupérer le contrôle de l'avion qui s'est mis à glisser, comme on pouvait s'y attendre. Pendant un moment, j'ai la sensation que nous avons tous dû connaître, lorsqu'en posant un avion à train classique un peu délicat par vent de travers, nous nous sommes retrouvés à la limite de la perte de contrôle et du cheval de bois. Mais cet avion fait 120 T. Nous sommes loin des 400 kg d'un avion de voltige ! C'est le suspense. Ce coup ci on s'y met, c'est la sortie de piste à 200 km/h ! Et puis non, Dimitri se débrouille plutôt bien pour rattraper sa connerie. Mais il faut aussi s'arrêter maintenant. *Il donne donc l'ordre de sortie de.. la reverse 4 seulement !* Nouveau pédalage sur cette piste glissante, mais l'avion ralentit et s'immobilise. La non sortie de la reverse 1 est imposée par une consigne interne émanant du Soviet Suprême. Elle est justifiée par la crainte de voir le moteur tout neuf absorber des débris et des gaz chauds. J'apprécie ce souci de préservation du moteur, mais était-il nécessaire de risquer de casser l'avion en entier pour protéger peut être le moteur en essais ? Et je comprends bien maintenant pourquoi cet avion est équipé de 4 roues par essieu. L'Il 76 est près à concourir pour le trophée Andros. Je ne connais pas d'avion qui tienne aussi bien la piste sur la neige et la glace.

Le débriefing, dans la tradition soviétique, fut une première. Notre pilote se met debout devant l'assemblée des grands chefs de l'Organisation dont Mister T, et annonce triomphalement qu'il estime avoir atteint un Jy de 0,15, ce qui est une bonne performance compte tenu de l'état de la piste. *Il est très satisfait car le moteur est resté suspendu !* Imaginez la scène, le moteur ayant décidé de vivre sa vie indépendamment du porteur pendant nos entrechats sur la piste ! Bien sûr ce n'était pas briefé, sinon nous nous serions battus pour montrer l'absurdité d'un tel essai, dangereux et inutile. Et aucun dépouillement ne se fait non plus. On a le sentiment que l'empirisme est la manière usuelle d'approcher les phénomènes. On vit dangereusement sur ce programme, avant même de voler !

Maintenant il va falloir voler, initialement moteur en essai au ralenti, car cela ne fonctionne pas encore bien et qu'il n'y aura personne dans l'avion pour surveiller. Nous avons fait le rouleur, l'ordre d'essais de ce vol d'ouverture de domaine a été rédigé, en russe. Une chose me chipote. Pourquoi notre pilote tient-il tant à faire des perfos de montée alors que l'avion n'a été qu'à peu près pesé, ne le sera probablement pas après le vol et que nous n'avons pas les moyens d'enregistrer les débits de pétrole ? Je ne vois pas en quoi les perfos seraient sensiblement différentes de celles de l'Il 76 sur trois moteurs. Mystère, mais ce n'est pas bien grave. Si Dimitri a la gentillesse de me donner le volumineux bout de bois, ce sera très bien car on ne fait pas tous les jours des perfos montée et c'est quelque chose de sympa à exécuter, qui demande de la précision.

La météo s'améliore enfin. Elle est favorable avec une faible couche de nuages fragmentée, un givrage probablement inexistant. Mais lorsque nous arrivons à l'avion, la piste n'est pas déneigée et l'avion n'est pas dégivré. Une équipe est en train d'intervenir sur un rack du pilote automatique. L'Organisation n'a pas été capable de coordonner les moyens. Il y a des huiles sur le parking. Le directeur technique de l'avionneur, le ministre de l'industrie et leur suite sont présents. Mister T fait pression pour que nous décollions en ne faisant qu'un tour de piste. Aberrant ! Je refuse donc et à l'heure limite de décollage nous rentrons dans notre bureau. C'est tendu, on explique dans des termes crus notre mécontentement à Mister T qui ne veut rien savoir, jugeant qu'il est le seul dépositaire de la Vérité avec un grand V. La vie de l'interprète doit être difficile !

Nouvelle tentative. Cette fois la piste est déblayée, nos amis ont trouvé à temps les clés de la machine à dégivrer l'avion, du liquide à étendre sur l'avion, un grouillot de 70 ans (estimé) debout sur la profondeur nettoie la neige qui la recouvre au balai, donc à 15 mètres de haut et sans aucune protection. Dimitri me fait comprendre qu'il ne faut pas que je manœuvre la profondeur dans l'avion. Oui, je comprends bien qu'il vaut mieux éviter de donner des émotions à Papy, cramponné comme il peut à son balai, et qui risque d'effectuer rien que pour nos yeux un numéro de patinage pas forcément artistique sur une profondeur brillante de glace.



Dégivrage de l'avion

J'imagine la tête d'un responsable CHSCT chez nous ! Tout s'annonce pour le mieux donc, sauf peut être pour le Papy chargé du déglçage. Mais comme le moteur ne fonctionne pas encore très bien (euphémisme !) sinon nous ne serions pas là, les consignes d'utilisation sont très strictes. Il doit rester au ralenti. Mise en route donc des différents moteurs, roulage et alignement, préchauffage des D30 avec un gros nuage de fumée noire et un vacarme du diable à donner un infarctus à Nicolas Hulot, dernier coup d'œil avant le lâcher des freins et là, surprise, le moteur a un régime à l'agonie et une température qui monte gaillardement. Je coupe immédiatement et nous rentrons au parking. « Caramba, encore raté ! » dirait Ramon. La raison est immédiatement connue. Le mécano nav a accroché avec la manche la manette du moteur qui a décroché.

Le dysfonctionnement avait été détecté immédiatement par la salle d'écoute, mais comme elle n'a pas les moyens de s'adresser à l'avion, elle a été inutile pour la sécurité moteur. Selon un dogme de l'Organisation, l'ingénieur d'essais ne doit pas s'adresser à l'équipage. Lorsqu'il constate quelque chose, il s'adresse au chef russe de la salle d'écoute (via l'interprète bien sûr) qui transmet la remarque au pilote place gauche toujours en russe, qui me fait part de ce qui se passe. Imaginez la réactivité ! On a le temps de griller le moteur 10 fois avant d'être averti comme nous venons de le toucher du doigt.

Une solution rapide est trouvée par le spécialiste de la régulation (figer le moteur au ralenti, tout simplement) et du coup Dimitri pousse à la roue pour que nous repartions immédiatement même si ce n'est pour faire qu'un tour de piste. Il s'agit de sauver l'honneur de l'Organisation. Mais nous nous y opposons car nous préférons dépouiller finement et réfléchir calmement.

Alors que nous discutons entre nous, trois ou quatre membres de l'Organisation débarquent en vociférant dans nos bureaux. Ils portent tous des costumes sombres, un long manteau noir et il ne manquerait que les chapeaux et les lunettes cerclées de métal pour se croire à la belle époque. Nous sommes soumis à un feu roulant de questions auxquelles nous n'avons pas à répondre. Ils nous sortent la bande crash (tiens, ils savent donc dépouiller lorsqu'ils le veulent) pour nous montrer que les éléments de réponse donnés ne correspondent pas avec leur dépouillement. Un examen plus détaillé nous révèle qu'en fait, **ils ont tout simplement oublié d'étalonner leur installation !** Cela fait trois semaines que nous tournons avec ce moteur, et encore plus longtemps que toutes les données nécessaires ont été transmises pour que cet étalonnage puisse être réalisé, mais rien n'a été fait. **Le soir en débriefing Dimitri veut annuler les vols tant que leur enregistreur ne fonctionnera pas correctement.** Et trois heures avant il voulait repartir en vol sans analyse. **On marche sur la tête !**

Troisième tentative. Cela fait un mois maintenant que je me gèle les pieds dans la neige pendant des points fixes interminables ou que je peigne la girafe dans ma chambre d'hôtel. Tout est prêt, la piste n'est ni gelée ni couverte de neige, l'avion non plus, le moteur est réglé. Si les dieux nous sont favorables, nous allons pouvoir y aller. Mais la météo se dégrade. Et comme le temps presse, nous y allons avant d'être à nouveau cloués au sol. Quelle idée de commencer une campagne d'essais en vol en plein hiver en Russie ! Dire que l'on pourrait être en Provence, en Afrique du Sud, à Séville. Non, ces cas de figure auraient été trop simples, trop rapides ou trop fiables. Nous aimons les défis. Mais cette fois ci, contre toute attente tout se passe bien, mise en route, alignement, chauffage des moteurs en enboucanant la campagne, lâcher des freins et rotation. Miracle, l'avion prend l'air. Nous montons, et faisons le parcours habituel d'une ouverture de domaine. Stimulis à la main sur les trois axes à Mmo, puis à Vmo, sur cet avion à la structure raide comme une barre à mine. Je ne sais pas si cela sert vraiment à quelque chose, mais c'est probablement mieux que rien. Le temps devenant de plus en plus médiocre, il faut se glisser dans des inter-couches pour rester VMC pour faire nos petites affaires. Nous n'avons toujours pas fait les perfos montée auxquels Dimitri tient tellement. Nous sommes un peu haut mais confortablement installés entre deux couches, en train de faire des allers retours entre deux masses compactes de nuages bien gris qui nous barrent la route. Je ne comprends pas où veut en venir notre ami Dimitri. Il s'agite, transpirant dans sa grosse combinaison en cuir, toussant, crachant.

Nous descendons dans un vague trou, en conditions VMC plus que marginales, en jouant à cache avec les nuages, un coup j'te vois, un coup j'te vois plus jusqu'à une hauteur de l'ordre de 1000 mètres où nous ne sommes pas mal. Je trouve la percée un peu sauvage, et je n'arrive pas à savoir si nous sommes sous contrôle radar. Quelle est la hauteur de sécurité ? Aucune idée, j'aurais aimé être mis dans la confiance, mais mon rôle n'est plus que celui de SSNE (Sac de Sable Navigant d'Essais) depuis qu'il m'a cédé les commandes pendant quelques secondes. Je trouve que l'on n'est pas mal pour débiter ses perfos de montées. Nous ne sommes pas en vue du sol, mais l'horizon est net et nous avons de l'espace au-dessus de la tête avant de repasser IMC. Cela n'a pas l'air de combler mon Dimitri qui continue à grommeler et à s'agiter. Je commence à trouver ce rôle de SSNE très inconfortable, pour le moins. Et d'un seul coup, je ne sais ce qui passe dans la tête de Dimitri, il décide de passer sous la couche. Nous en sortons rapidement, à 500 mètres. Je n'ai plus un poil de sec. A t'il percé sous contrôle radar, en respectant une hauteur de sécurité ou en faisant n'importe quoi ? Je ne le saurai jamais mais je commence à transpirer beaucoup.

J'imagine maintenant qu'il veut faire ses perfos montée sous la couche, mais cela me paraît vraiment juste en partant d'une hauteur de 300 mètres pour faire un point stabilisé correctement. Il configure l'avion, cela a l'air bien parti pour les perfos. Vmca + un petit quelque chose, plein gaz sur les trois moteurs, c'est parti. Mais non, Dimitri lâche les commandes ! L'avion se met en dérapage et part en roulis assez brutalement. Si dans trois secondes Dimitri n'a rien fait, je reprends les commandes, me dis-je. Cerise sur le gâteau, nous passons IMC dans la couche qui était au-dessus de nous. *A avoir les cheveux dressés sur la tête. Je suis tombé chez les fous !* Dimitri reprend le contrôle de son avion au gauchissement et au pied, tout en faisant réduire la poussée par le mécanicien navigant. C'est très chaud comme manœuvre, le tout pas si haut que cela et IMC. C'est du très grand n'importe quoi, un grand moment d'aéronautique pour moi. Passer IMC au cours de la galipette n'a pas plu non plus à Dimitri. Quelle sera la décision ? On recommence plus bas, tout simplement. Il suffisait d'y penser. Et il me faudra subir cette manœuvre trois fois, les mains à quelques centimètres du manche prêt à reprendre les commandes, à 250 mètres sol, sans vraiment savoir de quelle marge je dispose pour reprendre les commandes avant qu'il n'y ait plus d'issue. Voilà ce que c'est que d'être livré pieds et poings liés à un organisme survivant de l'époque stalinienne.

Enfin ce vol s'achève, nous nous posons sans encombre. Embrassades habituelles, félicitations convenues, photos traditionnelles, petite fête au cours de laquelle chacun met de côté ses griefs, mais comme on pouvait s'y attendre l'ambiance n'y est pas. Certains n'arrivent pas à oublier les coups bas de nos prestataires de service et en ce qui me concerne, je ne peux pas oublier ce que l'on m'a fait subir ce jour. Des manœuvres qui n'ont aucun sens, non briefées, pas de gestion d'équipage, un manque de respect évident pour l'autre pilote que je suis. **Plus jamais cela !** Il y a des choses à éviter si l'on veut vieillir dans ce métier. Cela n'a bien sûr pas empêché les grands patrons de se féliciter mutuellement par mail pour ce premier vol, comme si de rien n'était, mais en oubliant souvent l'existence de la personne à bord à laquelle on avait fait courir des risques inutiles selon des dogmes soviétiques.

Une autre fois, alors que ma doublure était à bord, elle a assisté à un spectacle montrant bien la manière dont les interventions sont suivies sur cet avion. Lors des tests de commande de vol, il n'y avait pas moyen d'avoir le plein débattement de la profondeur à cabré. Le vol fut bien sûr annulé et une investigation a été menée. Ce blocage était dû à une broche rebranchée au mauvais endroit, sur le trajet d'une biellette de la profondeur.

Ainsi quelqu'un avait fait une intervention malheureuse à un endroit aussi critique sans le contrôle d'une autorité quelconque. **Voilà un système qualité à tomber à la renverse !**

.....////////.....



Embrassades du premier vol

DEWOITINE suite et fin (première partie www.aeromed.fr N° 37)

L'avion en service :

Le Dewoitine D520 fut en service dans l'Armée de l'Air partir de 1940 et le dernier vol eut lieu en 1953. Il n'est donc pas question de décrire dans le détail tous les utilisateurs et toutes les campagnes. Nous nous limiterons donc aux plus significatifs.

- La bataille de France : mai-juin 1940

229 D520 furent utilisé avec succès par 5 groupes de chasse, pendant les combats de mai-juin 1940, 29 furent également en service dans l'aéronavale et 39 furent affectés à des unités de seconde ligne.



Le groupe de chasse I/3 fut le principal utilisateur du D520 pendant la Bataille de France et ses succès peuvent donner une idée de ce qui serait advenu si ces avions avaient été plus nombreux dans les escadrilles du front. Les premiers avions sont reçus en janvier 1940 pour une période d'essais et d'entraînement. Les premiers avions bons de guerre arrivent le 17 avril et le 10 mai 36 appareils sont en service ; 29 seront perçus en renfort durant les combats qui se déroulèrent jusqu'au 17 juin, date du repli sur Perpignan puis l'Afrique du nord. Au total le groupe réalisa 645 sorties, 800 heures de vol de guerre, remporta sur D520 49 victoires sûres et 18 probables, au prix de la perte de 14 avions lors de combats. Dix neuf appareils furent perdus sur accident ou par des bombardements des terrains par la Luftwaffe.

L'étude des statistiques des combats de mai-juin 1940 doit être nuancée. Hors le GCI/3, qui avait pu bénéficier de plusieurs semaines d'entraînement, la plupart des pilotes perçurent leur D520 pendant les combats. Ils ne purent s'entraîner et eurent face à eux des pilotes allemands qui avaient plusieurs mois, voire plus d'une année d'expérience sur leur avion et qui étaient pour la plupart des vétérans de la campagne de Pologne, et pour certains de la guerre d'Espagne.

Tableau récapitulatif des victoires sûres remportées sur D520 en mai-juin 1940

Type avion	GCI/3	GCI/3	GCI/3	GCI/7	GCI/6	Totaux	% total
Henschel 126	8	2	2			12	11%
Heinkel 111	5	4	1	6		16	15%
Dornier 17 et 217	11	9	1	3		24	22%
Me 109	16	2	3	2		23	21%
Me 110	6	2	1			9	8%
Junker 88	2					2	2%
Junker 87	2	12				14	14%
Henschel 123				1		1	1%
Fiat					7	7	6%
Total	50	31	8	12	7	108	100%

(Source S.H.A.A.)

Le nombre des victoires probables s'élève à 39.

Il est possible de comparer les résultats obtenus par les différents avions de chasse utilisés par l'Armée de l'Air. Le Dewoitine D.520 a constitué 16% de l'effectif de chasseurs engagés du 10 mai au 10 juin 1940. Il représenta dans cette période 12% des pertes et 33% des victoires, soit en moyenne une efficacité double par rapport aux autres chasseurs français, pour un risque de perte inférieur d'un quart. Ces résultats prouvent que le Dewoitine 520 était en juin 1940 tout à fait opérationnel et apte à conquérir la supériorité sur l'adversaire dans les combats. Mais « trop peu, trop tard », pour avoir une influence significative sur l'issue des combats.

▪ L'Afrique du nord, l'aviation de Vichy

Après l'armistice, toute activité aérienne fut interdite par l'occupant. Mais après négociation une « armée d'armistice » fut mise en place. Le Dewoitine 520 équipa en Afrique du nord 4 groupes de chasse et 2 escadrilles de l'Aéronavale. Ces avions sont facilement reconnaissables sur les photos car ils portent souvent sur la dérive et sur le capot des bandes rouges et jaunes.



En 1941, les Alliés pénétrèrent en Syrie alors sous mandat français. Le gouvernement de Vichy décida de s'opposer à cette attaque. Pour cela le GCIII/6 fut envoyé en Syrie pour renforcer le GCI/7 équipé de Morane Saulnier 406. 25 D520 firent le trajet depuis Alger. Les combats contre la RAF se déroulèrent entre juin et juillet. Il y eut 549 sorties pour 124 missions de guerre, se traduisant par 21 victoires sûres au prix de 8 pilotes perdus et 20 avions détruits. Les survivants revinrent en Algérie après la fin des combats.

Les Alliés débarquèrent en Afrique du nord en novembre 1942. Il y avait alors 169 D.520 dans ces territoires. L'aviation française réagit et il y eut des combats aériens, auxquels les Dewoitine 520 prirent une part importante. 35 avions de la Marine et de l'Armée de l'Air furent abattus, et les Alliés perdirent une quarantaine d'avion.

▪ La libération et l'après guerre

Après le débarquement allié en Afrique du Nord, le D520 resta en service, mais fut rapidement remplacé par du matériel américain plus moderne dans les unités de première ligne. Il subsista dans des fonctions d'entraînement pour disparaître à la fin de 1945.

En métropole, un certain nombre de D520 furent découverts, après la libération d'août 1944, dans les usines de Saint Martin du Touch et de Tarbes-Ossun. Ils furent remis en état de vol et une unité FFI, baptisée « Groupe Doret » fut créée. Elle participa aux combats dans le sud-ouest pour la libération des poches de l'Atlantique. En novembre 1944, cette unité fut incorporée dans l'Armée de l'Air et désignée GCII/18 Saintonge. Une trentaine d'appareils étaient présents à l'effectif mais le taux de disponibilité était faible.

Après la guerre, le Dewoitine 520 fut utilisé par l'école des moniteurs de Tours. Une version biplace fut aménagée dans une vingtaine de cellules. Le dernier vol en service d'un Dewoitine 520 eut lieu le 3 septembre 1953 au sein de l'escadrille de présentation de l'Armée de l'Air, basée à Etampes-Montdésir.

Les versions dérivées et les descendants :

Dès 1939, des variantes de motorisation furent étudiées. Le D521 avec moteur Rolls Royce Merlin fut construit à un exemplaire et essayé en vol, mais ne fut pas poursuivi.

Le D550, étudié fin 1938, avait une conception très voisine de celle du D520. Marcel Doret réalisa le premier vol le 23 juin 1939 et atteint la vitesse de 702,2 km/h lors d'un vol à plus de 6 000 m le 22 novembre. A partir de ce prototype, le chasseur D551 fut développé et construit. Sa vitesse aurait été de 650 km/h et son rayon d'action de 1500 km, avec un armement d'un canon et de six mitrailleuses. Les techniques de fabrication permettaient de réduire encore les cycles par rapport au D520.

L'Armée de l'Air aurait disposé en 1941 d'un chasseur qui lui aurait permis de garder une supériorité sur les chasseurs allemands. Mais l'armistice mit fin à ce projet. Le prototype ne vola jamais et fut détruit après la Libération. D'autres dérivés du D520 furent étudiés mais ils subirent le même sort que le D551. Loin d'être un succès isolé, le Dewoitine 520 aurait pu être le précurseur d'une lignée réussie de chasseurs, comme le sera en son temps le Mirage III.

Les utilisations à l'étranger :

En 1940, les besoins de l'Armée de l'Air étaient tels et l'urgence si grande qu'il était hors de question de proposer le D520 à des pays étrangers. Après l'armistice et l'invasion de la zone libre, les troupes d'occupation allemandes et italiennes réquisitionnèrent des centaines d'avions parmi lesquels des D520.

Au total la Luftwaffe perçut 130 avions neufs et 48 avions de la première série remis en état. Ils furent utilisés pour des écoles de chasse, les Jagd Geschwader 101, 103 et 105.

Lors de l'invasion de la zone sud, l'Armée de l'Air italienne s'empara d'une soixantaine de D520 trouvés sur les aérodromes situés dans sa zone d'occupation. Ils furent affectés à cinq escadrilles de chasse mais ne laissèrent pas de bons souvenirs à leurs nouveaux utilisateurs. Après quelques mois, il n'en restait plus qu'une dizaine en état de vol, le reste ayant été détruit lors des combats, ou par des bombardements ou des accidents.

La Bulgarie fut le troisième pays de l'Axe à utiliser le D520. L'Allemagne proposa en mars 1943 une centaine de D520, qui furent livrés en septembre 1943, pour défendre les installations pétrolières contre les raids de bombardiers américains. Mais l'utilisation n'en fut pas très efficace. Les bombardiers Liberator et les chasseurs d'escorte Lightning étaient hors de portée d'un chasseur dont la conception remontait déjà à 6 ans.

Le jugement des pilotes et comparaison avec les concurrents :

Il faut garder à l'esprit que le D520 fut conçu entre 1936 et 1939. Il faut donc le comparer avec des productions contemporaines, c'est-à-dire avec le Spitfire Mk1 ou le Hurricane Mk1, pour la Grande Bretagne, le Messerschmitt 109 E pour l'Allemagne ou le Curtis P40 pour les USA.

Les principales critiques des pilotes portèrent sur le comportement au sol, et en particulier, une forte tendance au cheval de bois et sur le système de freinage délicat à utiliser. L'atterrissage était une phase délicate.

En combat à basse altitude, le Messerschmitt 109 bénéficiait d'un avantage d'environ 200cv, ce qui lui donnait une vitesse de pointe et une vitesse ascensionnelle supérieure. Mais cet handicap était plus que compensé par la meilleure maniabilité du D.520 qui reprenait l'avantage au-delà de 4 000 m. L'accélération en piqué était supérieure à celle du Me109 qui devait éviter cette phase lors des combats.

Dans les combats de mai et juin 1940, le Dewoitine 520 montra qu'il était adapté aux missions de chasse face au Messerschmitt 109 et face aux bombardiers allemands. Les combats de Syrie en 1941 et d'Afrique du Nord en 1942 sont moins en sa faveur. Mais ils ne sont pas significatifs de la valeur réelle de l'avion. Les avions utilisés avaient déjà beaucoup servi. L'organisation, l'entraînement et le moral de l'Armée de l'Air de l'époque n'étaient peut-être pas optimum. Cependant il est clair que l'avion, qui n'avait bénéficié d'aucune évolution, avait vieilli face aux adversaires de l'heure. Mais la relève aurait été prête avec le D.551.

Les survivants :

Quatre Dewoitine D.520 survécurent à la guerre. Un d'entre eux fut remis en vol par le Musée de l'Air au début des années quatre-vingts mais il fut malheureusement détruit lors d'un meeting. Trois peuvent être vus de nos jours : un, parfaitement restauré au Musée de l'Air du Bourget ; deux autres sont en cours de restauration, un au Conservatoire de l'Air et de l'Espace d'Aquitaine et un autre au musée de l'Aéronavale de Rochefort. La liasse de construction existe également, en deux endroits, mais elle n'est pas accessible.

Bibliographie :

Trois ouvrages publiés dans la collection Docavia des éditions Larivière sont incontournables :

Le Dewoitine D520 par Raymond Danel et Jean Cuny
Les avions Dewoitine par Raymond Danel et Jean Cuny
Emile Dewoitine par Raymond Danel

Mais aussi :

Dewoitine D520 aux éditions DTU
Dewoitine D520 Aérojournal hors-série n°8
GCI/3 les rois du Dewoitine 520, Avions hors-série n°14.
Aeri Fracesi nella Regia Aeronautica, La Bancarella

Aeronautica (en Italien)

DVD de 300 photos du n°603, édité par le C.A.E.A.
Profile n°135 par Raymond Danel

Et les revues : Fana Aviation, Avions, Aérojournal, MRA



LES LIVRES

A380 boarding pass pour l'enfer par **Edwin Novotny** la livraison d'un **A380** à son futur propriétaire : un magnat de la presse russe, qui n'a pas que des amis. Un technico thriller

Normandie Niémen : par **Alain Vezin**. NEUNEU, le régiment mythique, une très belle iconographie, des histoires savoureuses, un très beau livre à offrir ou à s'offrir

L'amour synchrone

P. BRENOT,

Université Paris 5

Notre désir, si naturel à nos yeux, de « jouir ensemble » entre dans l'idée de réciprocité qui accompagne l'amour, celle d'une pensée unique, de désirs communs, de la jouissance simultanée, d'un mouvement synchrone idéalisé qui nous permettrait une vie fusionnelle et amoureuse de tous les instants. Mythe infantile, fantasme occidental contemporain, cette synchronicité de tous les actes de l'amour n'est que rarement réalité, sauf dans le moment très particulier de la rencontre amoureuse et en raison de l'excitation déclenchée par la nouveauté des sensations.

Dans le mythe auquel nous nous sommes habitués aujourd'hui d'une performance amoureuse exigée par la société, sinon par le (ou la) partenaire, l'amour synchrone est certainement le signe d'assentiment le plus recherché et le plus attendu. Cet « orgasme mutuel » jugé idéal est en réalité rarement atteint lorsqu'on se le donne pour but ! C'est en effet lorsqu'on se focalise trop sur la réalisation que l'angoisse se mêle de son accomplissement.

Maladie de la synchronisation

La recherche de cette synchronisation de l'orgasme engendre beaucoup plus de difficultés que d'épanouissement, et particulièrement pour les femmes qui ne jouissent pas sur commande et pour les hommes qui ne maîtrisent pas facilement l'émotion sexuelle. Pour beaucoup d'entre eux, hommes ou femmes, cette « obligation de résultat » nécessite une concentration artificielle sur le vécu du partenaire, ce qui leur enlève toute spontanéité. Pour d'autres, la fixation obsessionnelle sur cet objectif idéal s'accompagne d'une forte culpabilité, ou d'une dévalorisation, si le résultat n'est pas atteint. La crainte du jugement du partenaire suscite alors une angoisse d'anticipation qui sera encore un obstacle à sa réalisation. Ce mythe de l'orgasme simultané a déstabilisé tant de couples que le seul conseil que nous pouvons donner, nous, médecins accompagnants de nos patients, est plutôt d'abandonner cet objectif pour se laisser aller à la recherche mutuelle d'une excitation suffisante qui ne pourra alors que permettre l'orgasme.

Le temps de l'amour

Au-delà de l'orgasme, difficile à décider, c'est souvent d'un défaut de synchronisation dont souffrent les couples que nous sommes amenés à rencontrer : « elle n'a pas envie quand je la désire », « il vient plus vite que moi », « tu as fini quand je n'ai pas encore commencé »... Nos rythmes sont différents, pour chacun d'entre nous et dans notre vécu d'hommes ou de femmes. Rythme d'amour comme rythme de vie. Et pour les vivre ensemble, il faut nécessairement un temps partagé qui soit suffisant à l'un et à l'autre pour synchroniser les rythmes personnels.

Ce temps ne sera effectif que si chacun, profondément à l'écoute de l'autre, prend conscience de sa progression dans l'excitation. « L'amour se fait en réalité d'abord seul avec soi-même » et nous paraît accompli lorsque chacun, capable de s'autoexciter, peut alors partager cette excitation avec son partenaire. L'amour permet ainsi de rompre avec les tensions de la vie quotidienne. Lorsque ce n'est pas le cas, les tensions se poursuivent et l'amour se fait difficile, voire impossible.

Car faire l'amour, c'est d'abord prendre le temps d'écouter le partenaire. La vie urbaine contemporaine nous impose un rythme et des contraintes qui vont à l'encontre du « temps disponible ». Combien de couples ne se rencontrent que quelques heures par jour, si ce n'est par semaine ! Dans ce carcan imposé par la société, chacun souffre, mais surtout l'amour s'éloigne, avec une grande différence de perception selon les hommes et les femmes : si le temps manque, rares seront les femmes qui pourront être disponibles et la frustration masculine semblera permanente, dans la mesure où la sexualité de l'homme ne nécessite que peu de temps de préparation ; tandis que pour la femme, les conditions de l'amour ne sont pas réunies. C'est à nous médecins de bien faire comprendre à nos patients cette profonde différence entre la sexualité de l'homme et celle de la femme, qui est l'objet de tous les malentendus dans la mesure où l'amour ne pourra se réaliser que lorsque les conditions seront réunies pour l'homme comme pour la femme, c'est-à-dire lorsque la disponibilité féminine sera possible.

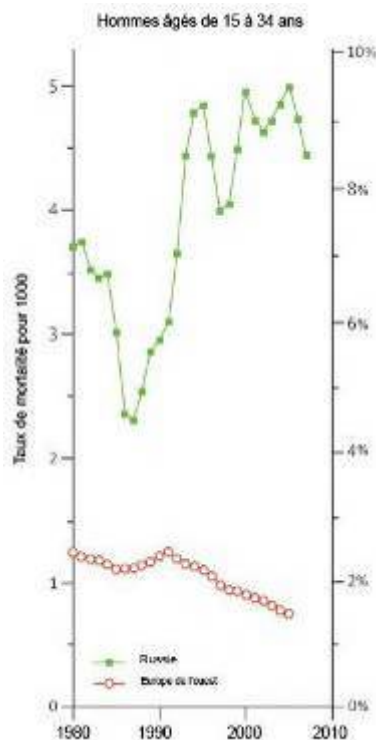
Copyright © Len medical, Gynécologie pratique, juin 2009

L'alcool tue. Qui l'eût cru !

En 2000, pour un homme russe de 15 ans, la probabilité de mourir avant l'âge de 35 ans était d'environ 10 % et celle de décéder avant son 55ème anniversaire de 27 %. A la même date en Europe occidentale ces risques étaient respectivement de 2 et 6 % ! Une surmortalité prématurée en Russie était déjà constatée en 1980, mais le gap avec les pays occidentaux s'est considérablement aggravé depuis (voir schéma). En effet, alors que la mortalité avant 55 ans décroît lentement en Europe de l'Ouest depuis 30 ans, elle a doublé entre 1987 et 1994 en Russie. Les causes de cette dégradation de la situation sanitaire en Russie sont bien sûr multiples.

Mais tout laisse penser que l'alcool y a une large part, ne serait-ce que parce que mortalité et consommation d'alcool ont évolué parallèlement en Russie depuis 1980. On a ainsi assisté à une baisse de 25 % de la mortalité prématurée peu après la prise de mesure de restriction de la production et de la consommation d'alcool par les gouvernements Gorbatchev en 1986-87 puis à une hausse brutale au début des années 90 concomitante d'une augmentation du taux d'alcoolisation des citoyens russes.

L'interrogatoire des familles des morts



Evolution de la mortalité des 15-34 ans en Russie et dans les pays d'Europe de l'Ouest au cours des 30 dernières années (population masculine).

affections pancréatiques (RR = 6,69). Un calcul complexe (tenant compte des erreurs de recueil des données [?]) a permis de conclure que 52 % des décès survenant entre 15 et 55 ans sont liés à une surconsommation d'alcool.

Des résultats à la décimale près sur des bases bien floues !

La précision impressionnante de ces chiffres ne doit cependant pas masquer le flou des données sur lesquelles ils sont basés :

Une équipe internationale regroupant notamment des chercheurs russes et britanniques a cherché à chiffrer plus précisément les relations entre mortalité prématurée et consommation d'alcool en Russie. Pour tenter d'y parvenir David Zaridze et coll. ont conduit une vaste étude rétrospective cas-témoins dans 3 villes de Sibérie occidentale représentative de l'ensemble de la population russe.

Leur travail a porté sur près de 50 000 sujets de plus de 15 ans décédés avant 74 ans entre 1990 et 2001. Pour tous ces décès, les familles ont été interrogées sur la consommation d'alcool du défunt, l'avant dernière année de sa vie, en l'évaluant en demi-litres de vodka par semaine. Les morts ont été réparties en deux groupes selon les pathologies responsables retenues sur les certificats de décès : celles dont la cause était une affection pouvant être influencée de façon substantielle par l'alcool (n = 43 082) et celles dont la cause était a priori sans rapport possible avec l'alcool (n=5 475). La consommation d'alcool des deux groupes a été comparée et les risques relatifs (RR) liés à cette consommation calculés pour différentes pathologies.

Le risque de mort par accident ou meurtre multiplié par 6

Les résultats montrent (sans surprise) que les gros buveurs (plus de 3 demi-bouteilles de vodka par semaine [en moyenne 5,4]) sont plus à risque de décès par une large palette de maladies que les buveurs modérés (moins d'une demi-bouteille de vodka par semaine). Chez les hommes, pour les décès liés aux pathologies suivantes le RR est supérieur à 3 : intoxication éthylique aiguë (RR = 21,68), accidents ou meurtres (RR = 5,94), ischémie myocardique aiguë en dehors de l'infarctus du myocarde (RR = 3,04), cancers des voies aéro-digestives supérieures (RR = 3,48), tuberculose (RR = 4,14), pneumonie (RR = 3,29), affections hépatiques (RR = 6,21),

- Les pathologies indiquées sur les certificats de décès sont sujettes à erreurs (les auteurs eux-mêmes estiment que sous l'appellation d'ischémie myocardique aiguë hors infarctus se cachent probablement des intoxications alcooliques aiguës !).

- L'évaluation de la consommation d'alcool, déjà délicate lorsque l'on fait face à un patient bien vivant, est un exercice qui tient de l'acrobatie lorsque l'on s'adresse à l'entourage plusieurs années après le décès.

- Compte tenu des habitudes d'alcoolisation des hommes russes, il n'a pas été possible de définir un sous groupe fiable de non buveurs (du moins chez les hommes) et les comparaisons ont dû être faites entre les gros buveurs et les buveurs modérés !

Ce travail ne doit donc être considéré que comme la confirmation du rôle majeur de l'alcool dans la surmortalité observée en Russie chez les sujets de moins de 75 ans.

Il reste aux autorités russes à avoir le courage de prendre à nouveau des mesures de limitation drastique de la production et de la consommation d'alcool pour que leur pays ne demeure pas le mouton noir de l'Europe dans ce domaine.

Dr Nicolas Chabert

Zaridze D et coll. : Alcohol and cause-specific mortality in Russia : a retrospective case-control study of 48 557 adults deaths. Lancet 2009; 373: 2201-14.

Les vertus de l'eau froide après l'effort

La récupération est l'un des aspects essentiels de l'entraînement à l'effort. Il faut donc la faciliter, en particulier en favorisant la réparation des fibres musculaires lésées, mais aussi en régénérant les réserves en glycogène. **L'immersion en eau froide semble favoriser ces états, probablement parce qu'elle réduit l'oedème d'après effort et les douleurs musculaires retardées.** Utilisée depuis Hippocrate, cette technique n'était cependant réservée qu'en situation aiguë et notamment par application directe sur les lésions musculaires aussi minimales fussent-elles. Par extension, les années 2 000 ont vu le développement d'une cryothérapie d'intervalle (« interval cryotherapy ») dont l'objectif était plus préventif que curatif malgré une action anti-inflammatoire manifeste.

Avec la multiplication des compétitions, plusieurs athlètes ont appliqué cette technique systématique à l'entraînement afin de récupérer plus rapidement (on sait ainsi que 24 heures ne suffisent pas pour récupérer complètement d'un effort de course sur 5 km). Encore fallait-il démontrer la pertinence de cette attitude. Ce qu'une équipe de l'université d'Alabama menée par A. Bosak a réalisé en comparant les performances de 12 athlètes professionnels (dont 9 hommes) dans les 24 heures après une course de 5 km, suivie ou non d'une immersion en eau froide durant 12 minutes après l'effort. Tous les athlètes ont effectué les deux sessions (avec ou sans immersion, avec un intervalle de 7 jours entre chaque session).

Les résultats semblent probants car si les performances des athlètes après immersion n'ont pas été modifiées par rapport à leur course de la veille, il n'en a pas été de même lorsque seul un repos de 24 heures avait été programmé : les athlètes parcouraient alors en moyenne les 5 km en 19'59" contre 19'49" précédemment ($p=0,03$). De plus, les athlètes ayant bénéficié de l'immersion ont présenté une réduction significative de leur rythme cardiaque à l'occasion de la deuxième course (178,3 contre 175,3 battements/minute, $p=0,02$) ; ce qui n'a pas été constaté chez ceux n'ayant pas bénéficié de l'immersion. Enfin, la perception des athlètes sur l'intensité de leur effort était améliorée après immersion.

Cela dit, il s'agit de moyennes et certains athlètes répondaient remarquablement à l'immersion, tandis que d'autres pas du tout. Ce qui permet aux auteurs de l'étude de conclure en l'efficacité de la méthode à condition d'avoir testé la réponse individuelle avant d'inclure le refroidissement systématique dans le schéma d'entraînement.

Dr

Dominique-Jean Bouilliez

Bosak A et coll. : Impact of cold water immersion on 5km racing performance. The Sport Journal 2009 ; 12 (2).

Viande rouge et viande froide

En dépit de ses qualités gustatives, la viande rouge, en général enrobée de graisses diverses, a désormais mauvaise presse. Les préparations culinaires « maison » ou style « Mac Donald » avec sauces et frites en accompagnement ne sont pas étrangères à ce processus, bien plus que « l'épidémie » de la vache folle... qui n'a jamais eu lieu, en dépit des projections les plus... folles.

Comme l'écrivait si bien Paracelse « tout est toxique, rien n'est toxique, tout est question de dose ». Il importe d'apprécier à sa juste valeur le risque lié à la consommation de viande rouge, même si de nombreuses études ont établi un lien entre cette dernière et la mortalité. Les gros consommateurs de viande rouge cuisinée à grands renforts de graisses animales cuites, voire recuites seraient-ils les plus menacés ? C'est ce que suggèrent les résultats d'une étude de cohorte prospective. Elle a inclus un demi-million de sujets âgés de 50 à 71 ans à l'état basal qui participaient à la NIH-AARP (National Institutes of Health -American Association of Retired Persons) Diet and Health Study. La consommation de viande rouge a été estimée en quintiles au moyen d'un questionnaire spécifique rempli au début de l'étude. Le risque relatif (RR) de décès a été établi à l'aide de modèles de régression statistiques du type analyse des risques proportionnels selon la méthode de Cox. De nombreuses covariables ont été prises en compte : âge, éducation, statut conjugal, antécédents familiaux de cancer (oui/non), race, indices de masse corporelle, antécédents de tabagisme, activité physique, apport calorique, suppléments vitaminiques, consommation d'alcool, de fruits et de légumes, traitement hormonal substitutif.

Au cours d'un suivi de 10 années, 47 976 décès ont été dénombrés chez les hommes, versus 23 276 chez les femmes. Le risque de décès relevant de la mortalité globale s'est avéré plus élevé chez les gros consommateurs de viande rouge, ceux du quintile supérieur, soit un RR de 1,31 chez les hommes et de 1,36 chez les femmes versus quintile inférieur. Il en a été de même pour la consommation de viande rouge cuisinée, le RR correspondant étant respectivement estimé à 1,16 et 1,25. La même tendance a été observée pour la mortalité liée à un cancer, la comparaison interquintile aboutissant à un RR de respectivement 1,22 et 1,20 pour la viande rouge, de 1,12 et 1,11 pour la viande rouge cuisinée. La mortalité cardiovasculaire n'est pas en reste, les RR correspondants étant respectivement de : 1) 1,27 et 1,50 ; 2) 1,09 et 1,38. Des résultats inverses ont été constatés avec la consommation de viande blanche, en termes de mortalité qu'elle soit globale ou liée à un cancer, là aussi au travers d'une comparaison interquintile.

En bref, cette étude de cohorte prospective d'une envergure exceptionnelle (un demi-million de sujets inclus...) suivis pendant 10 ans aboutit à des résultats qui sont un plaidoyer contre la consommation excessive de viande rouge préparée ou non. Les risques sont cependant modestes et dose-dépendants. La consommation raisonnable de viande rouge, une fois par semaine, par exemple, est probablement sans grand danger, conformément à la maxime de Paracelse.

Dr Philippe Tellier

Sinh R et coll. : Meat Intake and Mortality A Prospective Study of Over Half a Million People. Arch Intern Med. 2009; 169: 562-571.

Copyright © Len medical, Pédiatrie pratique, mai 2009

Des drinks pas « soft » pour la pression artérielle !

Le fructose obtenu à partir du sirop de maïs est un composant important des sodas et jus de fruits aux USA. Les boissons sucrées représentent, pour les adolescents 300 Kcal/jour, 13 % en moyenne de leurs apports énergétiques. Le fructose est métabolisé uniquement par le foie où il induit un catabolisme des nucléotides responsable d'hyperuricémie, marqueur de risque cardiovasculaire et potentiellement d'hypertension artérielle.

Une vaste enquête menée sous l'égide du bureau américain de nutrition et santé (NHANES) a porté sur 4 867 adolescents âgés de 12 à 18 ans. Au total, 82,5 % d'entre eux ingurgitent des boissons sucrées, en quantités d'autant plus importantes qu'ils sont plus âgés et sont des garçons. Ceci va de pair avec une élévation des apports en calories, sodium et caféine et une baisse des apports en lait et boissons allégées « diet ».

Statistiquement, les plus grands consommateurs sont en plus ceux qui fument et boivent de l'alcool. En revanche, il n'existe pas de corrélation avec l'ethnie, l'indice de masse corporelle (IMC), la taille ou l'apport en fibres. En moyenne, la consommation de plus d'un litre de boissons sucrées en comparaison de la prise de moins de 350 ml/jour, élève l'uricémie de 5 mg/l. Cette différence reste significative (+1,8 mg/l) après ajustement pour l'alcool, le tabac, le lait, les fibres et la prise de boissons « diet ». La pression artérielle systolique n'est pas directement corrélée aux consommations les plus élevées mais le devient une fois ajustée pour l'âge, l'ethnie, le sexe, les calories et l'IMC.

En moyenne, la PA systolique des plus grands consommateurs de boissons sucrées est supérieure de 2 mm Hg à celle des faibles consommateurs. Cette corrélation n'est pas retrouvée pour la PA diastolique. Les résultats ne sont pas modifiés par la prise en compte des jus de fruits dans le calcul des boissons sucrées ou l'exclusion des thés ou cafés sucrés.

Au total, ces modifications paraissent faibles mais il est démontré chez l'adulte qu'une élévation de 10 mg/l de l'uricémie augmente de 7 % le risque de néphropathie ou de décès après ajustement des variables multiples. Pour l'adulte normo tendu une baisse de 2 mmHg de la PA systolique diminue le risque d'accident vasculaire cérébral de 10 % et d'ischémie cardiaque de 7 %. L'action sur la PA résulterait de l'élévation de l'acide urique par l'activation du système rénine angiotensine et la baisse de production d'oxyde nitrique.

Soft drinks : la jungle des étiquettes

Le fructose existe à l'état naturel dans les fruits et provient pour une bonne part de la dégradation du saccharose en glucose et fructose. L'hydrolyse de l'amidon (maïs ou blé) ne conduit qu'au glucose. Problème : aux USA, l'industrie transforme cette molécule en fructose par action enzymatique, ce qui aboutit à des sirops à teneurs en fructose de 42 % à 55 %. A poids égal, la saveur sucrée du fructose est très supérieure à celle du glucose. De nombreuses études internationales ont montré la relation entre la consommation de boissons sucrées et l'obésité de l'enfant. Cette étude américaine ajoute en plus la nocivité du fructose ajouté.

En France, la charge en fructose des boissons sucrées est très probablement moindre car l'amidon de maïs modifié n'est pas, en principe, utilisé dans les sodas et autres fabriqués sur place.

Il n'en demeure pas moins que l'étiquetage devrait être plus précis. La mention « sans sucre ajouté » ne peut figurer que si le produit ne contient pas de mono ou disaccharides en plus. Le terme sucre au singulier désigne le seul saccharose, sucres au pluriel signifie la présence de mono ou disaccharides ajoutés, sans obligation de faire figurer lesquels donc le fructose. Le taux de glucides n'est pas obligatoirement égal à celui des sucres en raison de la présence éventuelle de fibres non digestibles. Dans son dernier rapport, l'Agence Française de Sécurité Sanitaire des Aliments (2008) propose que la teneur en glucides simples ajoutés soit mentionné mais pense que l'analyse spécifique des glucides présents dans les aliments et des glucides ajoutés constituerait des contraintes importantes qui ne pourraient être levées que grâce aux avancées technologiques...à suivre.

Pr Jean-Jacques Baudon

Nguyen S et coll. : Sugar-sweetened beverages, serum uric acid, and blood pressure in adolescents. J Pediatr 2009 ;154: 807-13

La dermatite des chaufferettes à l'ère des portables

Le terme de « dermatite des chaufferettes » (DC) désigne un érythème réticulé et pigmenté survenant sur une zone cutanée soumise à une chaleur chronique : radiateur, cheminée ou bouillote. L'histologie de cette DF est proche de ce qu'on observe sur les peaux insolées puisqu'elle montre une atrophie épidermique, une élastose dermique et une incontinence pigmentaire. Si l'exposition chronique à la chaleur perdure on peut observer des ulcérations et, à la longue, la greffe de carcinomes épidermoïdes. En cas d'arrêt de l'exposition, les lésions régressent progressivement. Les lésions siègent préférentiellement sur les jambes et le tronc.

L'observation qui est rapporté ici concerne un homme de 26 ans qui présente des lésions des cuisses correspondant à une DC. Il confirme que les lésions sont apparues après quelques mois de l'utilisation d'un ordinateur portable avec lequel il travaille plusieurs heures par jour en le posant sur ses cuisses en position assise.

Lorsque l'on sait que le microprocesseur de ces appareils atteint une température de 50°, les conditions sont bien remplies pour développer une DC ! Le contact avec un portable est donc une nouvelle cause (moderne) de DC...à connaître.

Dr Patrice Plantin

Bachmeyer C et coll. : Laptopcomputer as a modern cause of erythema ab igne. J Eur Acad Dermatol Venereol., 2009; 23:

Moins l'on dort, plus la pression monte !

Certaines études épidémiologiques ont mis en évidence une association entre la brièveté du sommeil estimée par le sujet lui-même et l'élévation de la pression artérielle (PA). Vérifier l'authenticité de cette association a été un des objectifs des ramifications de l'étude de cohorte dite CARDIA (Coronary Artery Risk Development In Young Adults). La PA a été mesurée en 2000-2001, puis en 2005-2006.

Le sommeil a été évalué, de manière objective à deux reprises, au moyen de l'actigraphie du poignet durant 3 jours consécutifs, ceci en 2003 et en 2005. La durée du sommeil et de son maintien sous une forme normale qui est un gage de sa qualité ont été calculés, chez 578 sujets afro-américains ou blancs, âgés initialement de 33 à 45 ans. Les critères de jugement ont été les suivants :

- 1) PA systolique et diastolique ;
- 2) les variations de la PA dans un laps de temps de 5 ans ;
- 3) la survenue d'une hypertension artérielle. Les patients qui prenaient des antihypertenseurs avant l'inclusion dans l'étude ont été exclus.

En outre, l'ajustement statistique a porté sur l'âge, la race et le sexe.

La diminution de la durée du sommeil et de son maintien physiologique a été associée à une augmentation des niveaux de la PAS/PAD dans une approche transversale des données. En outre, ces anomalies du sommeil se sont avérées prédictives des variations de la PA au cours des cinq années du suivi. La brièveté du sommeil a également prédit de manière significative la survenue d'une HTA, avec un odds ratio estimé à 1,37. Un ajustement statistique plus poussé prenant en compte 16 co-variables de plus, dont l'existence d'un ronflement et la somnolence diurne, ont légèrement atténué l'association entre le sommeil et les variations de la PA, qui est cependant restée significative.

Pour ce qui est du facteur ethnique, il semble que les différences entre les Afro-Américains et les Blancs, pour ce qui est variations de la PAD au fil du temps, soient imputables à la durée du sommeil.

En bref, sans faire de jeux de mots, la brièveté du sommeil et l'insuffisance de sa consolidation au cours de la nuit seraient deux variables prédictives de l'élévation ultérieure des chiffres tensionnels ou de leurs anomalies. Il reste à démontrer que l'amélioration du sommeil, en quantité comme en qualité est à même de diminuer le niveau de la PAS /PAD, ce qui ne coule pas de source.

Dr Philippe Tellier

Knutson LK et coll. Association between sleep and blood pressure in midlife. Arch Int Med 2009; 169:1055-1061.