

N° 41

# AEROMED

*Le lien aéronautique*

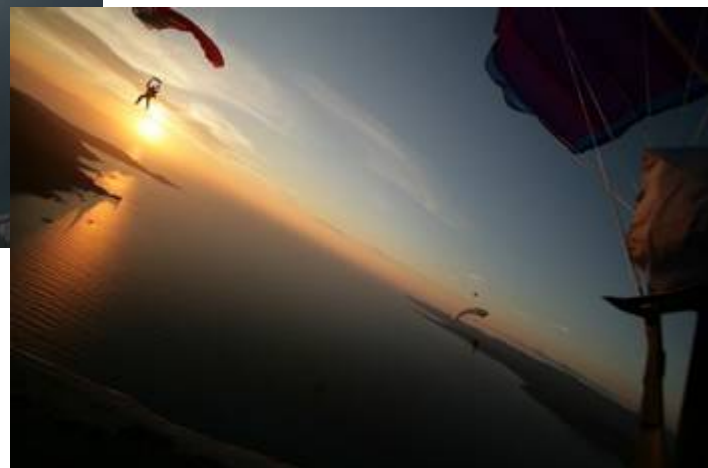
**ISSN : 1773-0260**

Photos ERIC DELAUBIER



D'autres photos dans le prochain numéro

[http://www .paradive.fr](http://www.paradive.fr)



# Editorial

Me revoilà parmi vous. Je pensais que 40 numéros d'Aeromed m'auraient permis de prendre quelques vacances bien méritées, il n'en est rien.



La levée de bouclier qui s'en est suivi suite au précédent édito me contraint ☺ à continuer....jusqu'à ce que... je n'ai plus de textes à vous présenter. Donc, à vous de jouer ! si vous souhaitez publier un texte sur le monde de l'air ou de l'espace, envoyez le moi...vite.

Peut être serait il bon toutefois d'en renouveler la formule, on va y penser.

Que dire de plus : exit la grippe, exit le réchauffement planétaire (que vous avais-je dit ;;;) les génériques se doivent d'effectuer **enfin** les études de biodisponibilité (les dossiers que j'ai envoyés en haut lieu ont finis par porter leurs fruits)

Reste à régler les problèmes d'énergie renouvelable qui n'en sont pas plus bio que les autres. Et surtout, savoir réfléchir « autrement » au lieu de s'obstiner et tourner en boucle. Avoir une autre réflexion serait peut être salutaire et ne pas uniformiser notre mode de pensée serait on ne peut plus souhaitable.

Allez ! Révoltez-vous un peu, vous avez su le faire avec moi.

A bientôt

Peut être ?!

**Docteur Simone Marie Becco**

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

Publication et édition : AMC/ SMB 24 ch. Savit 31300 Toulouse.. Tel : +33680686234.  
@mail : [simonebecco@aol.com](mailto:simonebecco@aol.com)

# Sommaire

<http://www.aeromed.fr>

Amelia Part IV la suite et presque la fin. **Bernard Chabbert**

Aptitude médicale: la jungle des dérogations par **Denis Turina**

SOE special squadron of RAF and French Resistance in Southwestern during WW2;  
Part 4 **Al Gaudet**

Campagne de Russie: le pirate récidive

Conte de Noel de Maurice Taupiac

Le trou de Gérard Benigni

Abstracts: H1N1, vit D et mémoire, la télé et le régime

A chacun son hobby: collection de casques par **Alain Marsan**

© Edition AMC/SMB mars. 2010

Amelia part IV the following, near the end. **Bernard Chabbert**

Medical aptitude: in the jungle of the dispensation by **Denis Turina**

SOE special squadron of RAF and French Resistance in Southwestern during WW2;  
Part 4 **Al Gaudet**

Russia campaign: by the pirate

Christmas story par Maurice Taupiac

The hole by **Gerard Benigni**

Medicals items: H1N1, D vitamin and memory, eating with the TV

Hobby: a big helmet collector by **Alain Marsan**



## Amelia, quatre, et il y en aura encore un cinquième... (trop à raconter)

Le tournage d'un film hollywoodien à gros budget, c'est comme une opération militaire. Surtout si l'action se situe loin des bases traditionnelles et californiennes habituelles de cette industrie.

Autrefois, Hollywood reconstituait le monde à domicile et les professionnels, du figurant au réalisateur en passant par la star, partaient au boulot tous les matins en passant, comme tout le monde, quelques dizaines de minutes dans les bouchons autoroutiers de Los Angeles. Aujourd'hui, c'est bien moins cher d'aller tourner ailleurs, au plus près des décors naturels que les techniques nouvelles de l'image permettent de balancer avec une énorme puissance en travers des écrans.

Autrefois, les dépassements de durée de tournage étaient la norme, avec quelques conséquences budgétaires qui permettaient d'ailleurs de faire la promotion du film à venir : plus c'était cher, plus ça serait beau. Aujourd'hui, le dépassement budgétaire signifie le risque de tout stopper en cours de route, d'arrêter les dégâts avant qu'ils ne soient trop conséquents.

Donc l'ambiance sur le tournage d'Amelia, sur le vieux terrain de Rand à Johannesburg, était cahotique : d'un côté la technique et ses rigueurs, de l'autre la pression. Chaque matin chacun d'entre nous trouvait glissé sous la porte de sa chambre d'hôtel un petit livret de vingt quatre pages, format missel, contenant le programme du jour pour l'ensemble du personnel, depuis les chauffeurs des navettes et les horaires du lunch break de mi-journée jusqu'aux retouches de maquillage des acteurs.

On commença donc par les tournages de scènes de comédie autour de l'Electra, en conditions de plateau. Enormes gamelles d'éclairage, réflecteurs de quinze mètres carrés renvoyant le flot solaire, centaines de mètres de câbles noirs traversant les parkings du terrain, vieilles et superbes voitures d'époque garées entre les Cessna et les PA 28, dizaines de types et de filles allant et venant d'un air affairé dans l'apparent désordre d'une fourmilière en branle-bas de combat, le tout dominé par les ordres stridents de Claire, l'assistante réalisatrice française, annonçant la prochaine prise. Et là, d'un coup, en quelques dizaines de secondes, tout se calme, le silence descend, le mouvement cesse, les questions et réponses traversent le plateau entre la réalisatrice et ses grands chefs : caméras, son, éclairage, acteurs, tout le monde est prêt, et alors arrivant avec la puissance d'une drogue dure résonnent ces trois mots magiques braillés par le maître des lieux qui sont le cri de guerre de ce fabuleux métier du cinéma :

« Rooo-lling... And...ac-tion !!! »

Et d'un coup la scène se met en branle, la comédie devient la réalité, et l'équipe de l'Electra postée en bordure de cadre, la tête un peu cotonneuse du passage de cette aventure de la grande traversée du continent africain jusqu'à cette position de spectateur privilégié, se régale de voir Hilary Swank, deux Oscars de la meilleure actrice, et Richard Gere, l'un des acteurs les plus célèbres de l'époque, se glisser tels des poissons agiles dans un morceau de la vraie vie d'Amelia Earhart et de George Putnam, en 1937... On entend à peine leurs voix, après le brouhaha d'il y a cinq minutes, mais l'intensité est présente. Et lorsque Mira hurle « Cut !! », on a l'impression que tous ceux qui sont là, plus de cent personnes, sortent d'un long moment d'apnée. Le bruit revient, le mouvement se relance, jusqu'à ce que Claire l'assistante demande à nouveau le silence, car on va la refaire...

Le deuxième jour tombe l'anniversaire d'Hilary Swank, 34 ans. Mira Nair met tout le monde dans la confidence, et lorsqu'au petit matin arrive sur le plateau Amelia-Hilary, tout le monde entonne « Happy birthday to you, happy birthday to you... ». Petite émotion, mais cinq minutes après back to work. On ne s'égare pas hors du boulot, du moins pas trop longtemps.

A midi, dans le hangar-cafeteria, tout le monde a droit à son morceau de cheese-cake d'anniversaire, les dames se laissant servir par Richard Gere...

Après trois jours de tournage à Rand, il fallait aller se mettre en place en brousse sur une piste de latérite située sur une ferme de 70 kilomètres carrés échouée au milieu des hauts plateaux au nord-nord-est de Capetown, Nadini. Là allaient se tourner quelques grandes scènes du film : l'arrivée d'Amelia à Gao, près du Niger, et son départ de nuit de Calcutta en pleine mousson.

La production avait décrété une journée de transit entre Jo'bourg et Capetown, et notre planning disait que nous devions mettre en place l'avion à Nadini puis rejoindre par la route notre hôtel au Cap pour une journée de repos syndical : cinq heures de vol, trois heures de route. La météo disait beau temps en route, mais du vent et quelques averses en fin d'après-midi vers le secteur de Nadini...

Décollage peu après neuf heures du matin, Antoine à gauche, moi à droite, Tommy, Daniel et Eve derrière. Un grand rond au-dessus de Jo'bourg, ville immense diluée sur un décor semi-désertique ocre taché de vert de ci-de là, une sorte de Los Angeles sans l'océan. Puis cap au 220, vers le premier arrêt-essence, à Bloemfontein. Pour ce qu'on en sait c'est grand comme Poitiers, et perdu au milieu de l'immensité sud-africaine. Le terrain est un vaste bazar avec deux pistes et une grosse base d'hélicos militaires.

En attendant, après seulement dix minutes de vol, on bascule d'un coup d'un environnement d'aviation à la californienne, avec quatre ou cinq terrains très actifs dans un rayon de trente kilomètres et le trafic radio qui va avec, au silence quasiment oppressant des grands survols africains. Dessous c'est majestueusement vide, hormis quelques rares fermes. Rapidement arrivent des formations géologiques superbes, isolées, des crêtes, des bosses, des creux, des canyons, et arrivent aussi les turbulences fabriquées par le mélange de vents puissants venus de milliers de kilomètres avec les bulles d'air surchauffé lancées par la surface claire de ce semi-désert. L'Afrique du Sud est un paradis du vol à voile, et un enfer pour qui n'aime pas la turbulence. On danse lourdement d'une aile sur l'autre, on est puissamment soulevés et relâchés par une main géante, l'alti n'arrête pas de sauter, les varios se perdent dans leurs mesures, les badins tremblent sur une plage de trente mph. On a les lunettes de soleil bien calées devant les yeux et malgré ça on reçoit la lumière directement dans le cerveau, via le nerf optique qui se recroqueville petit à petit. Le vieux Lockheed taille sa route à 7000 pieds en chaloupant tel une danseuse de samba fatiguée vers la fin du Carnaval, et on compte, on compte les dizaines de minutes qui s'éternisent... C'est l'aviation à l'africaine, amigo. Bienvenue à bord de la grande école de patience.

Après un peu plus de deux heures de brassage et aucun survol de ville, village, bourgade, juste quelques fermes, Bloemfontein apparaît à l'horizon. Alléluia.

On est autorisés pour une directe vers une piste pour B 52, et on se pose loin du seuil pour raccourcir le roulage jusqu'au taxiway, mais le vent est tel qu'il faut quand même rouler un moment... Aérogare en travaux, vaste comme celle de Bordeaux, deux 737 bariolés (un orange et noir, un vert pomme et noir...) au contact. On est parqués près de l'essence, et arrivent au trot quelques pilotes, contrôleurs, mécanos, stupéfaits de voir un Electra surgir du passé tel un fantôme, qu'ils photographient avec leurs téléphones. Ça fait du bien de planter ses pieds sur un sol stable. On fait les pleins, on va au pipi-room, et on appelle la météo pour connaître l'évolution sur Nadini : averses, ou pas averses ? Car on y sera vers la tombée de la nuit et on constate qu'un déroutement vers un autre terrain, qui devra être éclairé, nous obligera à au moins une heure de vrai vol de nuit. A Nadini, il n'y a qu'un ruban de latérite d'un mile de long, une manche à air, pas de radio, et des troupeaux d'autruches pour baliser. Pas d'éclairage...

Risque d'averses faible, dit la météo. Du coup on décide de prendre le temps de sandwicher au bar de l'aérogare. Pas gastronomique, mais roboratif. Et le chef de la tour nous apporte un souvenir signé des contrôleurs, un strip attestant de notre passage chez eux intitulé « NR 16020/Lima Lima ». Là où elle est, Amelia doit être contente.

Fin des sandwiches, retour à bord, radio. Tiens, le contrôleur glisse un « sixteen-o-twenty » dans une réponse. Lui, comme nous, sommes en train de succomber à la magie d'Amelia. 25 nœuds dans l'axe, retour en l'air et dans les turbulences. On remonte vers 7 ou 8000 pieds, cherchant une altitude plus calme, sans la trouver.

Le décor devient encore plus incroyablement beau, balisé de reliefs étranges tel un énorme plateau parfait, un cône ressemblant à un Meteor Crater inversé, manière Fuji-Yama mais sans la neige, qui nous passe sous l'aile gauche. On danse, on brasse, Daniel et Tommy nous ont remplacé devant. Je suis quasi-malade à cause de cet incessant essorage, avec les vapeurs d'essence qui imbibent la cabine depuis le réservoir souple, et je me tape un cachet... Souci : est-ce qu'on va jusqu'à Nadini direct, au risque de se retrouver avec juste une heure trente d'essence pour un déroutement d'au moins une heure, ou est-ce qu'on se pose sur la seule piste survolée en route, Beaufort West, pour compléter ?

Beaufort West, drôle de nom. Ce patelin planté dans un décor plus Arizona que le vrai Arizona a vu naître Christiaan Barnard, star des chirurgiens, l'homme de la première greffe du cœur. On y arrive vers seize heures, le soleil descend déjà derrière les reliefs de western : c'est l'hiver austral, les jours sont courts... Allez, on se pose, on va perdre un peu de temps mais embarquer toute l'essence qu'il faut pour dérouter, le cas échéant.

Antoine est repassé devant, nous pose comme des fleurs malgré vingt-cinq nœuds un peu de travers sur une piste de latérite/graviers concassés. Poussière, le vent qui empêche d'ouvrir la porte, hululements des rafales, buissons secs qui roulent à travers le terrain : l'ambiance, la totale, on se croirait dans Rio Bravo, nous sommes passés de l'autre côté de l'espace-temps. L'essencier nous sort d'un abri en tôle ondulée rouillée une citerne datant des premiers DC 3 de la SAA, mais le type est net, pro au possible, mesuré. Sud-af, en un mot.

Quarante minutes après on redécoule dans un ciel de coucher de soleil hollywoodien. Nadini est à 50 minutes, cravachons... On entre dans le relief, montagnes, plateaux érodés, canyons tortillants. Il y a tout de même une route et une seule, loin sur la gauche, qui file depuis Bloemfontein jusqu'à Capetown. Mais on la perd de vue, donc retour au cap-la montre et GPS.

Ca brasse moins avec la fin de journée. Et les averses arrivent, loin devant, accrochées aux reliefs les plus élevés. On a le sentiment d'être seuls, vraiment seuls au monde. En bas, pas de vie visible. Juste la vaste, l'immense nature vierge. Je pense aux prophètes de l'apocalypse, genre planète surpeuplée. Sortez de vos tas de béton, tartuffes de la paranoïa, et venez voir ailleurs, ici par exemple. Ca remet les perspectives bien en place, loin des talk-shows alarmistes de la télé omnisciente. Le monde est grand, le monde est beau.

Nadini ne devrait pas être loin, on allume les instruments... Bon, maintenant il ne faut pas que ça dure trop longtemps, on va tomber en panne de soleil. Heureusement voilà au loin, entre deux bosses couronnées de pluie dominées au nord d'une petite chaîne aux crêtes blanches de neige, que naît une vallée verdoyante, dans une flaque de lumière dorée. Somptueux. Le GPS dit que Nadini, altitude 1400 mètres, c'est juste après...

On survole la flaque de soleil, et la piste apparaît trois minutes plus tard, un trait clair tracé au milieu de rien. Survol, tour de piste académique, confirmation du vent donc du sens d'atterrissage, et on se pose comme si on s'enfonçait dans un nouveau chapitre d'un livre d'aventures. J'en ai l'estomac qui se dénoue, comme si j'entrais dans un moment au paradis. Après le demi-tour et le roulage dans la poussière que le couchant ne teinte plus, j'aperçois trois autruches qui décampent à travers les buissons...

Il n'y a en bout de piste que quelques techniciens-décorateurs qui finissent d'installer ce qui va figurer, pour les caméras, Calcutta-Dum-Dum Airport. On stoppe le Lockheed devant le hangar, moteurs étouffés, on saute à terre. Ouf, quelle journée.

Le chauffeur du van nous attend. On transborde les sacs, on ferme l'avion après lui avoir donné une caresse sur le museau, et on embarque pour trois heures de route jusqu'à l'hôtel à travers les montagnes, mais aucun d'entre nous n'en profite.

Le soleil est tombé comme le van démarrait et on s'est tous endormis, rincés, essorés.

Deux jours plus tard, à l'aube, on se retrouve à presque trois cents personnes sur le haut plateau normalement désert. Le ciel est d'un bleu parfait, et la crête qui surplombe le plateau où se trouve la piste de Nadini est totalement enneigée. Le vent descend de là-haut, glacé. Au lever du jour, il fait moins quatre. Les autruches sont bien ébouriffées...

La production a installé un véritable camp militaire en bordure de piste, avec une tente-cafeteria bien équipée. Partout où des équipes travaillent, il y a des comptoirs avec thé bouillant, café, et de quoi grignoter.

La piste de 1600 mètres est équipée de deux décors plantés à chacune des extrémités. Côté est, c'est Calcutta-Dum-Dum. Côté ouest, c'est Gao. Pour figurer Gao, les décorateurs ont construit, grandeur nature, un village africain des bords du Niger. Complet, avec grenier en forme de tour hérissée de poteaux de bois constituant la structure, cases en pisé, arcades en arc de cercle...

A l'autre bout, Dum-Dum, c'est juste un hangar, avec un Stearman rouge et blanc invité pour faire de la figuration, des camions, camionnettes et autos, des entassements de bidons d'essence, une citerne sur des roues à rayons. Sur le côté du hangar sont plantés par les décorateurs les arbres tropicaux d'une petite forêt, palmes et plantes grasses, surveillés par une équipe de jardiniers soucieux. Il fait bien froid pour cette végétation...

Le Lockheed doit être prêt à tourner à neuf heures. Les tôles sont gelées, on brasse trente pales par moteur et ce faisant on sent l'huile quasiment figée dans les carters. Mise en route précautionneuse donc mais ça part au premier coup, brave avion. Daniel est dehors, surveille d'un air de propriétaire. Tout ça, cette mécanique qui obéit à la perfection, c'est son boulot.

On doit amener l'Electra à l'autre bout de la piste, pour tourner l'arrivée d'Amelia à Gao en Juin 37.

Des dizaines de gamins appartenant à une école voisine de Nadini arrivent de la tente-cafeteria où on les a gavés de calories. Ils vont figurer les gosses du village courant après l'Electra juste posé. On approche avec précaution du plateau, envahi de matériel et de monde, et on s'arrête à distance pour ne pas noyer tout ça dans le nuage de latérite soulevé par les hélices. Ensuite, briefing...

La matinée entière va se passer en tours de piste, passages bas, posés-décollés avec les pneus touchant sur une zone d'une vingtaine de mètres pour respecter le cadre, le bout d'aile passant à quelques mètres d'un arbre planté en bordure de piste (licence poétique : le scénario dit qu'il y a un gosse dans cet arbre qui regarde défiler l'avion à quelques mètres de haut alors qu'Amelia effectue un passage bas).

Ensuite, il faudra effectuer quelques atterrissages complets calibrés de telle façon que les gamins vont pouvoir se lancer à la poursuite de l'avion qui ralentit dans un nuage de poussière rouge. Au total, ça fera plus de deux heures de fonctionnement pour l'avion et l'équipage.

C'est du cinéma mais évidemment c'est aussi de l'aviation sublime, dans un décor grandiose : les tours de piste s'enchaînent à basse, ou même très basse (!) altitude, avec à la demande de Dryburgh quelques passages rapides improvisés à contre-QFU. Durant un des tours de piste, une autruche solitaire est repérée sur la vent arrière...

Au tour suivant, la pauvre a droit à une passe de strafing dans les règles, et selon Tommy elle en tombe sur le derrière de saisissement.

L'après-midi, on tourne avec l'avion inerte, en décor.

Et surtout on prépare le morceau de bravoure qu'il va falloir filmer à la tombée de la nuit, dans le quasi-noir, le décollage d'Amelia depuis Dum-Dum en pleine mousson.

L'extrémité ouest de la piste est équipée de fûts remplis de kérosène pour le balisage, six de chaque côté. Ca serait mieux d'en avoir le double, car seulement trois cent mètres sont ainsi balisés. Mais ils n'en ont pas d'autres... On négocie donc d'avancer un peu le tournage, afin d'avoir la lumière résiduelle du soleil couchant pour une meilleure visi. Ils feront la vraie nuit au montage.

La pluie torrentielle sera fabriquée par deux camions-pompes équipées de lances réglées pour cracher de l'eau brumisée, et un immense portique d'arrosage a été dressé sur la gauche de la piste pour figurer un rideau de pluie entre les deux caméras et l'avion. Tout ce dispositif est impressionnant, mais ne peut arroser qu'une zone d'une centaine de mètres commençant cent mètres après le bout de bande. Il faudra faire avec...

La nuit approche, Antoine, Tommy, Daniel et Eve (qui tourne avec sa petite caméra HD depuis l'intérieur de l'avion) sont à bord, je reste avec Dryburgh, Mira, Marc Wolff et le staff technique en bord de piste. Ils essayent la pluie, des décorateurs équipés de torches enflammées allument les bidons de kéro, l'ambiance bascule d'un coup avec la mise en route des deux Pratt dans la quasi-pénombre. D'un coup on est vraiment en 1937, Dryburgh me dit que ça le fait frissonner et que c'est bon signe. Mira Nair se tord un peu les mains, émue, et me raconte qu'un de ses oncles était le directeur de l'aéroport de Dum-Dum dans les années 50, et que ça lui fait tout drôle ce soir.

Moi, je frissonne pour d'autres raisons : on n'y voit plus grand chose, sur le plateau. La piste est tracée entre une vaste colline et une crête parallèle totalement invisibles dans le noir. Il n'y a pas une lumière à trente kilomètres à la ronde, seulement les goose-necks dont la flamme est bien pâlichonne. C'est pas idéal, aéronautiquement parlant. Phares allumés, Antoine roule lentement jusqu'en bout de bande, à cent cinquante mètres sur notre droite. Point fixe, l'ingénieur du son enregistre les moteurs qui claironnent de tous ses micros.

Puis, tout le monde s'annonce prêt, et on y va pour une première prise. Aux ordres de Dryburgh, la pluie est mise en action : le portique se met à cracher une douche géante juste sur notre gauche, le long de la piste. Les deux camions-pompes braillent de leurs moteurs lancés à grande puissance, et les deux lances projettent leur brouillard de gouttelettes sur la piste. Dans les projecteurs qui éclairent comme ceux d'un stade, l'effet est saisissant. Le Lockheed se met à chanter, dans l'ombre à droite, et Dryburgh fait tourner ses caméras. Dix secondes, et on lance l'avion. Le fracas des moteurs devient incroyable, amplifié par la mise en scène, l'avion s'ébranle, passe à quinze mètres devant nous en accélérant, et s'engouffre dans le rideau de pluie, queue haute, filant entre les bidons enflammés. Ca ne dure que quelques secondes, mais elles sont effarantes pour les spectateurs. L'avion, maintenant de l'autre côté de la pluie, accélère encore en traînant derrière lui un énorme panache de poussière, s'éloigne, et finalement décolle au loin.

« Cut !! ». On met vingt bonnes secondes à revenir sur terre. Dryburgh et Marc Wolff me demandent immédiatement si on peut refaire, je réponds que d'abord il va falloir reposer l'avion. Après, c'est à Antoine de décider.

Pendant que l'équipe cinéma s'occupe de son matériel et que les camions rechargent de l'eau en vitesse, je suis l'avion des yeux. Dans la lumière résiduelle, il brille comme une grosse étincelle au long de la vent arrière. Il n'y a pas de véritable vent, juste une brise légère dans l'axe. Il va loin, vire large, et s'aligne sur une finale confortable.



Dryburgh réalise soudain qu'il y a peut être quelque chose à filmer, et lance une caméra pour capturer le posé de nuit, sans pluie. Dans l'avion Antoine vise le seuil, entre les goose-necks, Daniel gère la mécanique, moteurs-hélices-train-volets, Tommy surveille le tout avec un peu de recul, et Eve filme.

Et ils se posent devant nous, très doux, dans la flaque de lumière, et c'est une nouvelle vision sublime lorsque la machine traverse en trois secondes l'espace éclairé, brillante de toutes ses tôles, avant de glisser vers la gauche, poursuivie par des geysers de poussière. Tout le monde est ravi, bluffé, et tous parlent fort ou applaudissent, mais je reste bloqué sur la silhouette qui s'éloigne car je sais qu'ils sont maintenant quasi-aveugles, queue basse et sans éclairage latéral de la piste, cramponnés à l'axe par la peau des dents, ralentissant sans freiner vraiment de peur que ça dérive un peu...

Puis ça s'arrête, demi-tour au loin, et l'avion revient.

Echange radio : « Ca va ? »

« Mmmm ouais. C'est bon. Ca le fait »

« On peut recommencer ? »

« Pas de problème ».

Mira et Dryburgh sont aux anges, leur équipe se relance pour une seconde prise, et on recommence avec le même résultat totalement magique.

En fait on recommence quatre fois, et au dernier passage il fait vraiment nuit, nuit noire. A un moment, il faut savoir dire stop. Lorsque l'avion est arrêté au parking « Dum-Dum » et l'équipage par terre, je me remets à respirer. Les quatre de l'avion sont un peu blêmes, mais assez contents d'eux-mêmes. La machine a tourné comme une horloge, ils ont volé à la perfection, posé l'avion dans une cible de trente mètres avec un éclairage loin des standards actuels, manœuvré sur une piste totalement noire et dans un environnement invisible, utilisant l'expérience des vols du matin en pleine lumière pour se situer dans le relief de crêtes et collines, avec altitudes de sécurité et marges correctement estimées. C'est du très beau travail, de la belle aviation.

On part dîner sous la tente. Ensuite, tournage de nuit pour les acteurs...

En cours de dîner, Dryburgh arrive avec un sourire qui lui fend le visage en deux. Il nous montre les séquences-témoins tournées par la vidéo de contrôle couplée à la caméra-leader. C'est somptueux, et étonnant : lorsque l'avion s'éloigne derrière le rideau de pluie artificielle, au décollage, la poussière qu'il soulève rend à l'image comme s'il s'agissait d'eau pulvérisée crachée par les roues. Le contrat est tenu.

Plus tard, dans la nuit glaciale, on va recevoir une belle leçon de professionnalisme : il faut tourner la scène de l'embarquement d'Amelia et Fred Noonan, son navigateur joué par Christopher Eccleston, à bord de l'Electra, sous une énorme pluie de mousson chaude et poisseuse. Mais en réalité il fait moins cinq, et la pluie sera fabriquée par le portique géant qui a été rapatrié du bord de piste. Et ce sera de l'eau quasi-gelée qui descendra sur le plateau...

Hilary Swank et Christopher arrivent en petites chemises à carreaux, couverts de doudounes, et lorsque tout le bazar de caméras, éclairage, son, pluie artificielle est mis en marche, courageusement, ils se jettent vers l'avion, trempés en dix secondes, et miment parfaitement le résultat d'une douche à l'eau tiède. Pas qu'une fois, la scène étant rejouée à six ou sept reprises...

Le lendemain, retour vers Capetown. Terminées les séquences où l'avion vole seul, on va à partir de là travailler en duo avec l'hélicoptère, un Ecureuil B2 porteur de la grosse boule Wescam montée sous le nez, piloté par Marc Wolff et mis en œuvre côté caméra par John Marzanno et Glyn Williams, dont les noms sont au générique de tous les James Bond, Harry Potter et autres films faisant appel à des images faites en vol. Des magiciens.

Hilary voulait faire le vol Nadini-Capetown, mais la technique a décidé qu'il fallait des images tournées à bord de l'Electra. Ils retardent notre départ de plusieurs heures, embarquent tout à l'arrière la caméra B, un gros engin dont le socle seul pèse dans les quarante kilos, plus deux techniciens. Finalement Hilary-Amelia ne pilotera pas le Lockheed, malgré son envie sincère de le faire. Et nous redescendrons vers le Cap en auto, pour ne pas encombrer dans l'avion transformé en mini-studio volant, et chargé de boîtes de film.

A suivre, pour la fin...

**Bernard Chabbert**



## Bagarre pour l'aptitude médicale.

DENIS TURINA

En 1957, je suis en classe de terminale, section maths techniques, à l'Ecole des Pupilles de l'Air, à Grenoble et je me prépare à passer la deuxième partie du bac. Je veux devenir pilote.

Un soir de novembre, à la fin du cours d'atelier où je viens de passer quatre heures debout devant mon tour, je ne me sens pas en grande forme. J'ai des douleurs dans les jambes et je dois me faire aider pour enlever ma combinaison de travail. Pendant l'étude surveillée qui suit, la situation ne s'améliore pas et, à la fin du repas du soir, comme j'ai vraiment du mal à plier mes jambes et que je me sens fiévreux, je traverse la cour et monte les quatre étages du vieux bâtiment, qui mènent à l'infirmerie.

Prise de température et de tension, examen de la gorge et des oreilles, peut-être une aspirine.

- On te garde. Reposes toi, demain ça ira mieux.

Le lendemain, visite du toubib et prise de sang pour une vitesse de sédimentation. Deux heures plus tard, le toubib revient et me dit :

- Tu vas aller à l'hôpital pour des examens complémentaires.

Rhumatisme articulaire aigu avec souffle au cœur. Je suis resté plus de deux mois, couché, à l'hôpital militaire de La Tronche. Après un bon mois de convalescence, pendant lequel je ne dois pas faire d'effort, je retourne à l'école, en mars.

A l'hôpital, un toubib me prévient gentiment des risques que je prendrais en faisant de gros efforts. Quand je lui réponds que je veux être pilote, il me regarde un peu tristement et me dit gentiment quelque chose comme :

- Il faudrait que tu envisages une autre voie. Pourquoi pas bibliothécaire ou conservateur de musée. En tout cas, un travail au calme, dans un bureau.

J'ai pensé : - Cause toujours, je veux être pilote.

Cette année là, j'ai loupé mon bac. Puis, pendant deux ans, chaque mois, on m'injectera au moins 5 cc d'un liquide qui ressemble à du lait. Les deux jours suivants, je ne peux m'asseoir que sur une fesse.



L'année suivante, je redouble. En novembre, je commence à « pisser du sang ». Pendant quelques jours je ne dis rien mais un soir, j'ai des coliques néphrétiques. Je remonte à l'infirmerie où j'apprends ce que veut dire : « avoir mal ». Retour à l'hôpital, examens. Les radios ne donnent rien de précis, les toubibs ne savent pas trop quoi penser. Deuxième Noël à l'hôpital de La Tronche et retour à l'école en janvier avec un traitement pour les reins. Un peu plus tard j'évacue du sable et un petit calcul rénal.

Cette année là, je passe le conseil de révision. Nu, au milieu d'une troupe de jeunes de mon âge, je me retrouve devant un des médecins qui m'a soigné à l'hôpital. Nous sommes en pleine « guerre d'Algérie » et il faut du monde pour « maintenir l'ordre ». On fait la chasse à ceux qui essaient de se « planquer ». Le toubib me regarde, me reconnaît, prend de mes nouvelles et, sur un petit papier cartonné, il commence à écrire des chiffres. Puis il me dit : « Je te réforme ». Presque en pleurant, je lui réponds que je veux être pilote. Il me regarde dans les yeux, hésite quelques secondes, raye ce qu'il vient d'écrire et me déclare, « je vais essayer de te faire ajourner un an ». Je le remercie et je m'en vais, soulagé. Je viens de gagner un an. En réalité, comme il fallait des bras, j'ai été déclaré « apte service armé ».

Cette année là, j'ai mon bac et l'Ecole m'autorise à entrer en première année des classes préparatoires à l'Ecole de l'Air, en Air I.

En Air I, je subis « les exercices physiques intensifs de début d'année » associés aux bahutages et à l'entraînement militaire. Je suis la préparation militaire parachutiste et fais mes premiers sauts en parachute. Comme nous pouvons aussi bénéficier de bourses pour voler en aéro-club, j'en profite.

Pour la première fois je me présente au Centre d'Expertise Médicale du Personnel Navigant, le C.E.M.P.N, caserne Forbin, à Aix en Provence, pour la visite médicale d'aptitude à l'emploi de pilote militaire.

En lisant mon dossier médical, le toubib me jette un drôle de regard, hoche la tête, et me déclare « INAPTE ».

Je retourne à l'école, à Grenoble.

L'année suivante, nous passons en deuxième année de préparation, en Air II, et nous signons un engagement pour trois ans. La durée du service militaire est de 27 ou 28 mois. Un engagement pour une durée de 36 mois n'est donc pas trop pénalisant et nous pouvons effectuer notre service tout en poursuivant nos études. Une sacrée chance !

Cette année là je continue à voler et à sauter en parachute. J'ai même la chance de faire le Tour de France Aérien des jeunes pilotes avec René, un moniteur de l'aéro-club.

Je retourne au C.E.M.P.N. où je revois le même toubib qui me dit quelque chose comme :

- Tu perds ton temps. Avec ce que tu as eu, tu ne pourras jamais être pilote militaire.

J'ai beau lui expliquer que j'ai subi les bahutages, les marches de nuit, le manque de sommeil, l'entraînement para, que je vole, que je saute en parachute, que je fais du sport avec mes camarades et que, si je n'étais pas élève dans une école militaire, je n'aurais pas de dossier médical et qu'il ne saurait rien de mes ennuis de santé...INAPTE.

En fin d'année, je passe donc le concours comme « mécanicien ». Je suis en attente, dans les derniers de la liste complémentaire. L'école m'autorise à redoubler la classe de Air II. C'est la dernière année où je peux me présenter au concours comme pilote, avant la limite d'âge.

Les années précédentes, les professeurs se sont plaints du désordre provoqué par le passage des visites médicales d'aptitude pour les candidats pilotes. Nous sommes absents deux jours, par petits paquets, et cela perturbe les cours... Le commandement a donc décidé que les visites médicales se passeraient pendant les vacances scolaires, dans les C.E.M.P.N. dont dépend la région où les élèves passent leurs vacances. Je passe mes vacances à Dijon. Je quitte donc l'école avec mon livret médical et une convocation pour le C.E.M.P.N., à Nancy-Essey. Dans le train qui m'emmène à Nancy, en uniforme, je réalise que j'ai oublié mon dossier médical à la maison, à Dijon. Je passe sur les réflexions amusées faites par les secrétaires du centre, à propos des candidats, futurs officiers.

Les examens préliminaires se passent bien. Arrive le passage devant le toubib, goguenard, qui espère que je n'oublierai pas ma tête en montant dans l'avion que j'essaierai de piloter, puis :

- Pour moi, c'est bon. Tu nous envoies rapidement ton dossier médical et, s'il n'y a rien de sérieux à l'intérieur, je t'enverrai ta feuille jaune.

La feuille jaune, le compte-rendu d'examen sur lequel est portée l'aptitude, ou l'inaptitude médicale du candidat.

- Ben... c'est-à-dire que... justement...etc... ». Je vide d'autant plus mon sac que je pense bénéficier d'une oreille attentive.

- Il faut que je voie ce qu'il y a dans ton dossier médical.

Retour à Grenoble.

Pendant une semaine, avec le moral en butée haute, ou en butée basse, j'ai attendu. Puis la fameuse feuille jaune est arrivée : APTÉ ELEVE NAVIGATEUR 6 MOIS...

YOUPI. Je peux présenter le concours comme navigant.



J'intègre alors l'Ecole de l'Air comme P.N. Au bout des 6 mois, en « poignard et gants blancs », je retourne à Aix pour faire prolonger mon aptitude médicale. J'y retrouve le toubib qui m'a déclaré inapte l'année précédente.

- Tu as l'air de savoir ce que tu veux. Comme tu n'as pas été malade depuis ta dernière visite, je reconduis ton aptitude. Peut-être m'a t il même classé « élève pilote de transport ».

Deux ans plus tard, après avoir été « bahuté » une fois de plus et avoir fait partie de l'équipe de cross de l'Ecole de l'Air, je suis sous lieutenant. Mes notes en pilotage sont bonnes et je me prépare à une carrière de « transporteur » qui ne me déplaît pas, mais je pourrais partir pour l'école de chasse, à Tours, si j'avais l'aptitude médicale.

Je vais passer ma dernière visite médicale annuelle à Aix.

Reçu par le médecin-chef près avoir subi avec succès tous les examens médicaux, je lui dis que je souhaiterais être pilote de chasse et aller à Tours, avec mes bons camarades. Je lui demande, très respectueusement, pourquoi après tant d'années et toutes les activités physiques que j'ai pu avoir, je dois encore « payer » pour une maladie de jeunesse. Je sens qu'il m'écoute.

Il me renvoie en salle d'attente.

Quelques minutes plus tard, un siècle, un secrétaire arrive avec les dernières feuilles jaunes.

Il me tend le mienne. **1111 APTE CHASSE**. J'allais avoir 25 ans, j'ai pleuré.



*Juin 2008*

*Comme suite à une hémorragie méningée et après trois ans d'attente au sol, j'ai repassé la visite médicale d'aptitude au pilotage.*

*Le CMAC m'a donné une aptitude avec dérogation et j'ai recommencé à voler. Comme sur Airbus ou sur Boeing, je dois maintenant être accompagné d'un copilote en règle et en bon état. C'est mieux que rien, mais j'ai l'impression d'être redevenu un petit garçon à qui des « grandes personnes », qu'il ne connaît pas et qu'il n'a jamais rencontrées, interdisent sans explication d'utiliser normalement son jouet favori.*

*Aujourd'hui, quand je suis optimiste je m'efforce de croire que j'ai rajeuni de 50 ans et, quand je suis pessimiste, j'ai l'impression d'être revenu 50 ans en arrière.*

*J'ai eu envie de demander aux décideurs du C.M.A.C. si je pouvais garder l'espoir de pouvoir piloter tout seul un jour et, surtout, la nature des risques existants à voler seul à bord.*

*Médicaux pour moi, physiques pour des tiers, ou judiciaires et bien compréhensibles dans le monde qui nous entoure, pour ceux qui délivrent les licences ?*

*Puis je me suis souvenu du conseil d'un de mes amis chinois :*

*- il ne faut pas prendre le risque de marcher sur la queue du dragon qui dort.*

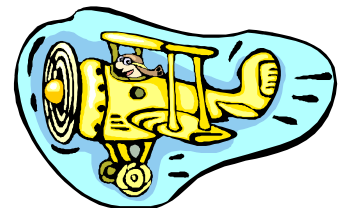
*Alors, je me contente de "faire avec" en pensant que, si la potion est réellement indispensable, un peu de pédagogie aurait peut-être aidé à la faire passer.*

*Juin 2009*

*Après un an passé à ronger mon frein et juste avant de repasser la visite médicale, j'ai quand même pris le risque de titiller la queue du dragon.*

*Apte 6 mois sans copilote: bonne pioche !*

*Comme une vieille trapanelle remise en état de vol après un séjour prolongé dans le fond d'un hangar, je viens de faire mon deuxième « premier solo ». HEU-REUX !!!*



## Première campagne de Russie

### Troisième partie

Heureusement par la suite, les vols devinrent routiniers dans l'ensemble, pas vraiment excitants. Deux d'entre eux méritent tout de même d'être racontés. Il s'agissait d'étudier le flutter des aubes fans. Cela devait se faire à Vmo (600 km/h) et le BE (Bureau d'Etudes) avait demandé 1500 ft au calage standard. Que doit t'on faire si les conditions météorologiques sont à la l'image de notre moral, très dépressionnaires ? Selon le BE, on joue au sous-marin avec l'Il 76. Selon moi, on prévoit une marge confortable par rapport aux obstacles. Et selon le pilote russe, sa fierté consiste à montrer qu'il est capable de voler les « c...lles » au ras des terrils dans une météo que je définirais de « vert FATAC ». Les anciens de l'Armée de l'Air française comprendront. Et c'est bien sûr l'option qui a été choisie afin d'être aussi proche que possible de la demande du BE. Et pendant tous ces vols, j'ai béni le BE pour ses demandes extravagantes. Nous avons donc fait deux vols à découvrir pour ma part au dernier moment les hautes cheminées et à contourner les terrils. Et Dimitri de transpirer, arc-bouté sur son gigantesque manche pour manœuvrer son ptérodactyle lancé à 320 KCAS, et moi de voir passer par notre travers les cheminées, et de lever les pieds pour les terrils et de baisser la tête instinctivement pour rester en vue du sol. Pendant ce temps nos ingénieurs, installés à leurs consoles et bien secoués, ne regardaient que leurs tracés sans même se douter de ce qu'il se passait dehors. Voilà ce que c'est que d'être livré à un équipage inconnu, sans avoir son mot à dire. Mais je dois tout de même reconnaître à notre pilote la gentillesse de nous laisser les commandes pour quelques décollages et atterrissages sur trois moteurs. Et plusieurs fois il a réussi à intercéder pour nous auprès de l'Organisation pour gratter quelques minutes de vol afin de finir un point.

Et la campagne s'est déroulée, au rythme des déneigements de la piste, des dégivrages de l'avion, des déjeuners dans un local près de l'avion dont l'ambiance rappelait beaucoup la soupe populaire. Mais nous étions au chaud pour déguster nos « bolinos » bien chauds avec une tasse de café. Dans ces conditions de confort rudimentaire, un petit rien comme ces « bolinos » réchauffent le corps et l'âme. Vive les restos du cœur !

Un jour, nous étions en train de préparer nos affaires, déjà sanglés dans l'avion lorsque Dimitri m'annonce, un peu gêné, entre deux quintes de toux avec son accent

plein de rrr et son haleine parfumée à l'antigel de fabrication locale, que NSEAE n'avait pas payé le carburant, donc nous ne pouvions pas mettre dans l'avion ce dont nous avons besoin, donc nous nous ne pourrions pas voler ! Il pouvait être gêné car il vaut mieux tenir secret les sommes englouties dans ce contrat, alors pleurnicher pour 20K\$ montre qu'il n'y a plus un sou dans la caisse. Où sont t'ils passés ? Pas de procès d'intention, mais les effets des investissements apportés à cette base ne sont pas notables. J'imagine que l'argent doit aller au Bercy russe puis être redistribué selon des critères qui nous échappent. Sauf les pots de vin bien sûr, lubrifiant indispensable pour faire marcher la machine. L'emprunt russe nous a montré que ce pays n'était pas toujours aussi fiable que nous pourrions le penser.



Enfin le plein. Il faut deux camions.

### Conclusion de FTB 1

Ainsi la campagne FTB1 s'est achevée, libérant le moteur pour une utilisation sur l'avion auquel il est destiné. Mais pour mieux comprendre ce pays il faut avoir le mode d'emploi dont je ne disposais pas à mon arrivée.

L'Organisation doit fonctionner en suivant des directives contenues dans une sorte de manuel d'opérations. Nous avons eu vent de nombreux règlements auxquels les différentes autorités se réfèrent, quand bon leur semble. Qui plus est il semble qu'ils prennent un malin plaisir à sortir de nouveaux règlements du chapeau pour contre carrer l'avancement du programme. Mais nous n'avons jamais pu avoir accès à aucun de ces règlements. Ainsi l'Organisation a t'elle pu nous raconter ce qu'elle voulait pendant toute la campagne. Il y avait dedans, comme nous l'avons constaté des règles étranges et demander une dérogation a toujours été très lourd, et même dissuasif. Ne pas avoir pu avoir accès à ce document fut une grosse erreur. Ignorer la loi à laquelle on va être soumis est à la fois dangereux pour la sécurité et pour le bon déroulement du programme, en termes de respect des contraintes de temps donc de budget. L'opacité rencontrée aurait dû être une fin de non recevoir.

De plus cette Organisation ne paye pas toujours les gens ou avec plusieurs mois de retard. Il est donc difficile d'être exigeant à l'égard de personnel qui n'est pas payé. Ce serait d'ailleurs impossible dans nos pays compte tenu de nos mentalités. Ensuite les retraites sont tellement misérables que les gens préfèrent continuer à travailler jusqu'à ce qu'ils soient impotents. La sénilité n'est pas un handicap car l'Organisation tolère tous ces emplois plus ou moins fictifs. La relative misère du petit personnel explique le rôle essentiel de la corruption dans le mode de fonctionnement. On obtient beaucoup avec des bakchichs. Le rouble est le lubrifiant indispensable pour que la machine ne tараude pas à sec, ce qui amènerait à un blocage inévitable.

Ensuite la culture « goulag » continue de survivre. Les coups de gueule d'intimidation font partie d'un mode de fonctionnement normal. Cela veut aussi dire qu'aux échelons supérieurs les mensonges les plus gros sont considérés comme normaux. Et donc les contrats doivent de préférence être rédigés sur du papier résistant et absorbant. Il faut le savoir, les règles ne sont pas les mêmes que chez nous. « Scriptus est, est », ce qui sous-entend que nous, latins, engageons notre avenir si nous rédigeons cet engagement. Mais pas ici.



*Les restes du camion citerne de la première campagne, abandonné dans un coin de l'aérodrome.*

L'emblème de la Russie est l'aigle bicéphale. Il regarde à l'Est et à l'Ouest. Les russes que nous côtoyons sont comme nous physiquement mais pas dans leurs mentalités. Ce sont des gens très fiers de leur passé et qui souffrent de l'état de décrépitude de leur Institut. Ils n'acceptent donc pas les remarques. L'élite a malheureusement disparu ou s'est reconvertie dans la finance, avec comme objectif de gagner de l'argent massivement et rapidement.

Mais l'aigle regarde aussi à l'Est. De plus pendant longtemps la seule marque de reconnaissance que l'on pouvait accorder aux gens méritants n'était pas un salaire de star du foot ou de la finance mais un objet en cadeau qui obtenait de fait le statut d'objet de valeur, telle qu'une montre.

Ils ont donc une mentalité d'orientaux, qui aiment ce qui brille (d'où les belles voitures, les vêtements et lunettes de soleil et les montres de marque, les téléphones gadgets, les montres Rolex, les chaînes en or et les jolies pépètes, mais à y bien regarder un peu comme certains membres de notre « élite ») et pour qui le temps ne compte pas. Or chez nous le temps c'est de l'argent ! Donc cela ne peut pas coller.

Pour finir, les orientaux ont un don naturel pour le business, bien qu'ils ne soient pas sortis de nos prestigieuses écoles de commerce, d'ingénieur ou de l'administration, aussi incroyable que cela puisse paraître. Le mélange des genres soviétique/oriental en devient détonnant. Notre élite, recrutée pour une bonne part parmi les ingénieurs, imagine que les rapports humains sont aussi une science déterministe. On peut admettre que c'est plus ou moins le cas entre européens, mais plus du tout avec les orientaux. Nos ex ingénieurs sont donc arrivés avec une mentalité de colonialistes, très sûrs d'eux, certains d'apporter la civilisation et la technique et pensant avoir affaire à des sous développés du monde des affaires sous le prétexte que leurs correspondants ne connaissent rien à la comptabilité analytique. Voilà en une leçon comment se faire rouler dans la farine.

Cependant, bien que très douloureuse, la bataille de FTB1 avait été remportée. Mais la guerre n'était pas finie, une autre bataille allait bientôt avoir lieu. Et à la manière du Général Falkenhayn pendant la bataille de Verdun, puisque nous venons de voir que cela ne fonctionne pas bien, poursuivons, repartons à l'assaut de la tranchée ennemie !

## Deuxième campagne de Russie

### FTB 2, le retour !

Cette campagne ne pouvait pas être excitante par ces aventures en vol à défrayer les chroniques occidentales, fort heureusement. Mais elle permet d'approfondir les modes de (dys) fonctionnement de l'Organisation. Heureusement après le premier stage, on devient plus patient, presque un sage ou alors résigné. Plusieurs fois je me suis surpris à dire que nous volerions le lendemain, « inch Allah » ! Attention, toute ressemblance avec un autre programme de moteur, mais entraînant une hélice, serait fortuite.

En fait nous avons pu découvrir de nouveaux moyens de servitude, tracteurs, déneigeuses, bus, navettes équipage. Ce fut un feuilleton, mais c'est ce qui donne du piquant à cette vie et permet d'avoir des histoires à raconter. Cela doit manquer aux gens qui n'ont jamais connu que des destinations civilisées où tout est bien rodé et qui n'ont travaillé que dans le cadre policé de nos sociétés.

Nous revoilà donc. L'hôtel n'a pas changé, mais un restaurant/bistrot, le 1664, s'est ouvert juste à côté. Pas grand chose n'a changé depuis l'année d'avant. La NSEAE a tellement bien

géré son programme que comme d'habitude, aimant les défis, la campagne recommence une semaine avant Noël avec un moteur toujours non dégivré et comme objectif de faire un vol avant la fin de l'année (calendrier grégorien et non chinois cela s'entend bien sûr). L'avion nous attend sur le parking, mais une partie de l'équipage a changé, contrairement (encore !) à ce qui avait été stipulé dans le contrat. Il va encore falloir gesticuler l'italien et parler le franco russe pour arriver à travailler.

*Un camion citerne tout neuf pour la deuxième campagne, qui remplace avantageusement le précédent.*





### Le pompier.

La campagne commence par quelques points fixes, pour vérifier que l'ensemble moteur/FADEC/installation d'essais fonctionne correctement. Tenir un planning de points fixes devrait être du domaine du possible puisque l'on n'est pas tributaire de la météo ou de l'avion. Mais ce serait sans compter que l'on est tributaire des humeurs de l'Organisation, hydre aux nombreuses têtes qui se bouffent le nez. Ce matin donc nous voyons le camion de pompiers se mettre en place. Mais non, en fait l'énorme camion rouge fumant bien noir se rend sur le lieu du point fixe pour signaler qu'il n'a plus d'essence donc repart faire le plein (logique !), laissant les techniciens français éberlués. Les Russes ne sont pas surpris, eux ! La logique n'étant pas la même, il en faut plus pour les émouvoir.

### La porte du hangar.

La porte du hangar ne peut pas être ouverte normalement car elle est totalement grippée. Personnellement je me méfie des grosses portes de hangar grippées, car intuitivement et toutes proportions gardées, s'arc-bouter sur la porte pour la faire coulisser risque fort de finir par une porte tombant d'un côté ou de l'autre. C'était déjà ma terreur en poussant les portes du hangar de l'aéroclub lorsque l'une grippait. Imaginez la vision d'horreur ou la joie de la délivrance, c'est selon votre humeur, lorsque la porte tombera sur l'Il76. Le pauvre avion sera plat comme une crêpe sous la porte monumentale, laissant échapper ses différents fluides comme un chat écrasé sur la route ! Tout est possible dans cet incroyable pays. Elle est tellement dure à manœuvrer qu'il faut le tracteur de l'avion pour la pousser. Donc soit le conducteur du tracteur est chez le dentiste, soit il ne trouve pas les clefs, soit il n'y a plus de carburant, soit il est enneigé. Et c'est absolument authentique, un matin suivant d'importantes chutes de neige, le tracteur étant enneigé, il a fallu un chasse neige pour le dégager. Jusque là, c'est très commun. Mais la suite devient plus extravagante. Comme le chasse neige était un peu petit, il s'est retrouvé enneigé à son tour et il a donc fallu trouver un autre chasse neige pour dégager le premier pour que le tracteur puisse débloquer la porte du hangar. Inutile de préciser que ce mode de fonctionnement ne peut que diminuer gravement la cadence de vol théorique imaginée par des esprits cartésiens, pensant naïvement que les mystères de l'univers et en particulier de l'âme russe sont à la portée des mathématiques.

Et vers la fin de la campagne, l'ingénieur motoriste, un des hommes honnêtes perdu dans cet Institut du mensonge, a enfin craché le morceau à la face de la NSEAE : Ne mettez surtout pas l'avion dans le hangar car la porte va finir par tomber, avec les conséquences que l'on imagine pour les personnes qui auraient le malheur d'être dans l'avion. Et les cadres de la NSEAE de tomber du haut de l'armoire ! Non, décidément, les formations de nos cadres ne sont pas adaptées au travail dans ces milieux !

### Dégivrage de la piste non compris dans le contrat et les accords de Kyoto.

La piste est verglacée ce jour mais le temps splendide. Qu'attendons-nous, le dégel du mois de mars ou un moyen de dégivrage déjà utilisé, un vieux réacteur de Mig 25 sur un chariot qui est remorqué sur toute la piste ? L'Organisation nous explique qu'ils cherchent l'argent pour mettre du fuel dans la remorque de dégivrage de la piste. Ce point sera décidé comme toujours par le grand patron, Mister T, le champion du monde de la mauvaise fois. En fait c'est un suspense bidon, car je puis d'ors et déjà dire d'où viendra l'argent ! Probablement de la société NSEAE.

*Le « camion à gazer », de son vrai nom véhicule de réchauffage.*



Nous devrions organiser des dîners débat auxquels nous nous rendrions chacun avec notre champion de la mauvaise fois. Un jury ne participant pas remettrait à posteriori le prix au concurrent qui a ramené le plus beau spécimen. Une sorte de diner de con, mais en plus bienveillant donc. Et je puis vous dire que là bas, il y a une mine. A ceux qui rouspètent vis à vis de leurs interlocuteurs dans notre monde, je puis dire qu'ils n'ont rien vu. Un petit stage s'impose afin d'être confronté à la véritable mauvaise foi soviétique et d'améliorer le jugement sur autrui et la patience.

La décision de dégivrer la piste a été prise en remplissant le tiroir caisse comme à l'accoutumée, mais le décollage est sans cesse retardé. L'ingénieur de l'Organisation, un peu en porte à faux entre l'Organisation et son sens du travail bien fait, nous dit d'abord que nous ne pourrions effectuer le vol dans son intégralité puis il nous demande si nous serions prêts à accepter un vol bref ne permettant que de faire un seul point d'essai, celui à basse altitude. C'est un signe manifeste, depuis la comédie du dégivrage, du manque de motivation de voler aujourd'hui. Bien sûr !

Avec une telle météo, ce serait un péché de rester par terre. Mais nous sentons toujours une certaine réticence. Donc nous décollons et dès le premier point, assez instable, je vois que quelque chose ne colle pas. Il y a beaucoup trop d'entropie dans l'avion. Moi qui n'arrivais pas à saisir cette notion en cours de physique, je la trouve palpable dans l'avion. Ivan, le pilote, transpirant sur sa tenue de l'altitude, parle beaucoup avec la salle d'écoute. Vlad, le mécano nav, bétonne la vitesse comme il peut. C'est certainement lui qui travaille le plus. Et personne ne regarde dehors ! Au bout d'un moment la fumée sort. Elle est noire. Ivan m'explique avec peine que quelque chose ne fonctionne pas. Comme il n'y a pas moyen de savoir ce qui ne fonctionne pas, je demande à monter pour faire le point à 5000 ft et fait souffler dans les tuyaux. L'humidité dans les tuyaux est souvent une source de problèmes et de toute façon c'est la seule chose que nous pouvons faire. La discussion, toujours en russe, reprend de plus belle. Je comprends que nos camarades ne reçoivent plus la télémesure.

C'est normal, on s'éloigne et la terre n'est pas plate. Donc jusque là rien de choquant, n'est ce pas ? Comme nous avons à bord de quoi analyser au moins succinctement et enregistrer intégralement, quel est le problème ? Le trouble existe toujours et pas moyen de savoir quel est ce problème. Je demande donc au CDB de demander au radio de demander au chef de la salle d'écoute qu'il a à l'autre bout du poste de faire traduire par l'interprète la confirmation auprès du spécialiste de SNEAE qu'il faut annuler (avez vous suivi ? si oui, vous avez des dispositions pour travailler dans les arsenaux soviétiques). La réponse arrive enfin, par VHF heureusement. Da ! Donc retour terrain, atterrissage, aucun point, 7 tonnes de carburant et autant de kg de CO<sub>2</sub> et de \$ jetés par la fenêtre. Dire que les camarades ont signé les accords de Kyoto ! Dire que notre cher ministre de l'écologie et du développement durable Monsieur Borloo (tiens, cela rime avec Waterloo !) rêve d'un Grenelle planétaire ! Y'a encore du boulot à faire dans les mentalités russes. Dire que les écolos m'em...dent en me faisant rouler dans des diesels insipides et anémiques sous prétexte de sauver la planète que d'autres abîment à un rythme sans aucune proportion avec le mal que je peux lui faire.

Mais au sol, nous découvrons le fin mot de l'histoire. Le partenaire de SNEAE avait travaillé à la hâte sur le moteur par des températures proches de -20°C. Et c'est difficile de travailler sur de petits capteurs avec des mouffles ou avec les doigts gelés. Il s'est donc trompé et a rebranché des tuyaux aux mauvais endroits, peut être à la va-vite, ce qui a donné des résultats aberrants. Plus besoin de l'Organisation et de ses méthodes et règlements douteux pour faire capoter un vol ! Le partenaire de SNEAE lui tirait en douce une balle dans le pied, sans même lui faire part de ses doutes quant à la qualité de sa prestation, à cause du froid et de la hâte. Décidément, on vit une aventure extraordinaire. Et dire qu'il y a encore des gens qui croient au « bon du premier coup » comme les enfants à la petite souris ou au Père Noël !

Le passeur.

Igor reste comme l'an dernier notre passeur, l'agent de sécurité. C'est à dire qu'il nous prend en compte à l'entrée, nous fait passer le poste et nous accompagne jusqu'au bureau, où il nous surveille pendant toute la journée. Il meuble son temps en faisant des mots croisés et des sodokus. Il s'assure que nous ne nous égarons pas en allant aux toilettes ou que nous ne prenons pas de photos des nombreuses épaves qui traînent sur les parkings, vestiges de la gloire de l'Empire soviétique Car en effet il n'y a plus rien de secret à cacher, sauf peut être justement le niveau de décrépitude des avions et de la plate-forme, les alignements d'Il 76 dont pas un n'est en état de vol, de Mig 25 rouillés et béants car sans moteurs, des Tu 144 ayant dû passer 20 ans sous la pluie et la neige, dont un a servi à un projet commun Organisation et NASA et de Tu 160 BlackJack ressemblant à s'y méprendre au B1 américain.



Le Tu 160 est une belle machine d'ailleurs, mais il n'y en avait qu'un seul en état de vol, les autres étant manifestement cannibalisés pour probablement arriver à maintenir en état de vol les survivants encore en service. Un jour en passant au milieu des épaves nous avons eu la chance de découvrir un Tu 160 sous tension, avec un groupe de parc, à l'abri sous un hangar. Celui-ci paraissait en état de vol. Et il pourrait bien être l'explication de nos réveils à 4h du matin pendant quelques nuits.

Voilà donc l'existence palpitante d'Igor, ce qui explique peut être sa silhouette émaciée, peu courant chez les Russes, et son teint rouge brique. Notre ami Igor abuse manifestement de la petite eau claire du pays qui fait des ravages entre les oreilles. Mes camarades le surnomment « Igor d'Hossegor » mais je préfère l'appeler Caron.

Car il nous fait passer le Styx tous les matins et tous les soirs, frontière entre le monde des vivants et les enfers, peuplés essentiellement de petits vieux se déplaçant avec peine vers leur lieu de leur emploi fictif, à moins que le lieu ne soit fictif aussi.

Mais une mésaventure qui lui survint permit de changer son surnom au profit d'un autre bien plus imagé.



Il neige, tout est gris, les bâtiments comme la neige sale, les nuages sont bas, la lueur du soleil n'arrive pas avant 9h00 et disparaît de nouveau vers 16h00 ; S'il n'y a pas d'activité aérienne, les week ends sont longs. Tout est donc réuni pour attraper le spleen et se transformer doucement en poète maudit (moins le talent) noyant son mal de vivre dans l'absinthe. Terrible poison neurologique dont la traduction en ukrainien est maintenant tristement célèbre : « Tchernobyl » ! (roulez bien le r et insister gravement sur le l, l'effet est encore plus dramatique)

*En fait ce que je crains, c'est décembre  
Entrant à pas de loups dans nos chambres*

Quelle sera notre soleil qui pourra éclairer notre hiver gris ?

Comme Cyrano et sa troupe assiégée à Arras, mourant de faim, il nous faut un souvenir du pays pour nous remonter le moral sous peine de tomber dans les pires travers.

*approche, Bertrandou le fifre, ancien berger ; du double étui de cuir tire l'un de tes fifres, souffle, et joue à ce tas de goinfres et de piffres ces vieux airs du pays, au doux rythme obsesseur, dont chaque note est comme une petite sœur, dans lesquels restent pris des sons de voix aimées, ces airs dont la lenteur est celle des fumées que le hameau natal exhale de ses toits, ces airs dont la musique a l'air d'être en patois !.*

*.. le fifre aigu des camps, c'est la flûte des bois ! Ce n'est plus le sifflet du combat, sous ses lèvres, c'est le lent galoubet de nos meneurs de chèvres ! ... écoutez... c'est le val, la lande, la forêt, le petit pâtre brun sous son rouge béret, c'est la verte douceur des soirs sur la Dordogne, écoutez, les gascons : c'est toute la Gascogne*

Cyrano de Bergerac, Acte IV, scène 3

Quel sera notre fifre qui nous rappellera notre douce France, notre Loyre gaulois, notre petit Lyré, notre douceur angevine dont nous avons tant besoin ? (cf Joachim du Bellay).

En revenant de la cantine aux odeurs pestilentielle de fosse septique, nous doublons dans l'escalier un salarié de l'Organisation, cramponné à la rampe à cause de son grand âge mais aussi à cause de troubles très importants de l'équilibre dû à cette boisson qui ressemble à de l'eau au point d'avoir presque le même nom en russe. Son souffle et son haleine ne laissent pas de doute, il en a abusé pendant le repas et plus probablement depuis le saut du lit. Hautement inflammable, il vaut mieux garder ses distances. Quel événement y avait t'il à fêter ce jour ? Nous ne sommes pas forcément dans la confiance. Et nous rejoignons Igor pour repasser le Styx. Mais Igor se trouve être dans un état pire que celui de son collègue ! Son teint est rouge cramoisi, il empeste, titube et malheureusement ne parlant pas le russe, je ne peux pas juger de la cohérence de ses propos.

Mais notre Père Igor était manifestement saoul sans avoir la dignité d'un polonais dans cet état, complètement noir. Interdiction formelle de fumer à moins de 5 mètres !

Et voilà soudainement son nouveau surnom, qui fleure bon notre terroir, Igor est devenu notre « Père Igor Noir ». Voilà un surnom qui va chasser de nos têtes l'hiver russe chaque fois que nous reverrons la trogne réjouie rouge brique et boursouflée de notre Périgord noir. Toujours est t'il que le soldat nous fait passer la porte mais ne partageant pas notre hilarité il interdit l'accès du site à Igor ! Imaginez l'incohérence de la situation, nous voilà seuls sur le site, dans le Saint des Saints, avec notre Archange Saint Michel bloqué à l'extérieur par le soldat, pourtant simple petit angelot au service de Saint Pierre, pour cause d'ébriété ! Et il faut vraiment avoir bu comme un trou pour se voir refuser l'accès à un site en Russie pour alcoolisme. Notre pauvre Igor se voit convoqué par son chef qui le prie d'aller reprendre ses esprits chez lui. Mais comme sa femme ne va pas être ravie de récupérer son outre à vodka de mari, il décide de rentrer par une autre porte et retourne s'affaler sur une banquette près de notre bureau. Et il s'y endort dans une sorte de coma pendant quelques heures.

Malgré ce défaut, Igor avait une grande qualité à nos yeux. Il apportait des friandises aux soldats qui gardent le poste, friandises achetées par la SNEAE. Et moyennant quelques centaines de roubles, il facilitait les entrées et sorties des personnes et des matériels non prévus, ce qui apportait la souplesse nécessaire au bon fonctionnement de cette machine aux rouages grippés.

Et un beau jour, nous apprenons qu'Igor est remplacé par son chef. Igor a été prié de démissionner pour ivrognerie, corruption et faute grave (des photos ont été faites sur le site, incroyable !). Nous découvrons notre nouveau passeur, très affable, ayant manifestement aussi un penchant pour la boisson et la bouche pleine de dents en or, prêt pour le rôle de « Jaws » dans James Bond. Et manifestement il a l'air tout aussi corruptible qu'Igor puisque d'entrée de jeu, il nous a fait discrètement savoir qu'un appareil photo lui ferait bien plaisir. C'est mignon comme demande, n'est ce pas ?

#### Pétrole pour un, pétrole pour tous.

Un beau matin, l'avion plein de carburant attendait l'équipe SNEAE chargée de mettre en œuvre l'installation d'essais et de faire la maintenance moteur. Mais voilà, quelqu'un était déjà sur place avec sa voiture personnelle installée sous l'avion. Ceci n'est pas autorisé et ne se fait effectivement pas. On accepte les mouvements sur les parkings, mais pas les stationnements sous les avions.

Le conducteur de la voiture refaisait le plus tranquillement du monde le plein de sa voiture avec du TS1. Imaginez le personnel du CEV siphonnant les réservoirs d'un C130 de passage pour refaire le plein de son véhicule ! Le chef de l'équipe SNEAE, surpris, lui demande donc de quoi il s'agit. « Je refais le plein ! Question idiote, cela se voit, non ? » a t'il dû s'entendre répondre. Et puis qu'est ce que peuvent faire une ponction de 40 ou 50 kg de carburant alors qu'il y a 40 tonnes à bord ? Effectivement, une telle réponse est désarmante de naïveté...



#### Le vol à basse altitude.

Un certain nombre de vols eurent lieu à basse altitude. Mais étrangement nous avons eu à faire face à de nouveaux règlements qui n'existaient pas l'année précédente. Comme par exemple nous avons appris la nécessité d'un préavis important, difficilement compatible avec la réalité des essais en vol et les caprices de la météo russe en hiver, ou encore l'obligation d'avoir l'accord du secrétariat du ministre des transports pour faire un vol d'essais le samedi. Fort heureusement une leçon importante des conquêtes napoléoniennes avait été tirée : Il faut avoir de la chance, savoir la provoquer.



Et c'est ce que nous en avons eu, avec la possibilité de faire ces vols dans des conditions peu courantes à cette période de l'année. Survoler la campagne russe recouverte de neige, les forêts immenses et les cours d'eau gelés se fondant dans la blancheur du paysage par un jour de froid bien sec était vraiment très agréable. Sauf que... nous n'étions pas vraiment les seuls à astiquer ce couloir basse altitude relativement étroit.

Je m'en étais douté car la fréquence était bien encombré et entre autres, par un appareil dont la qualité d'émission aurait fait honte à un PA 19 rempli de gremlins.

Qu'en est-il de la déconfliction dans ce secteur basse altitude ? Je n'en avais aucune idée mais l'expérience m'avait appris qu'il fallait se méfier et d'autres expériences me l'ont confirmé. Par exemple cela ne gêne pas les contrôleurs de laisser des avions faire des manœuvres avec risque de perte d'altitude importante les uns au dessus des autres. Et même si cela ne gênait pas outre mesure les équipages locaux, ces méthodes ne me convenaient guère. Il fallait ouvrir l'œil. Certes, mais le champ de vision ne s'y prête pas du tout ! Le nez de l'avion est entièrement vitré, mais les nombreux montants et les carreaux opacifiés par le soleil, le froid et les micro-organismes, sans parler de l'écran de présentation des données nécessaires à l'essai compliquent bien la tâche. Mais lorsque l'on est motivé on y arrive !!

J'ai donc eu la chance de découvrir un Su 35, avion superbe soit dit en passant, et un de ces gros hélicoptères beaucoup moins superbes dont les russes ont le secret mais qui me font penser à de gros hannetons. C'était ce dernier dont l'émission était si désastreuse ! J'ai eu le plaisir de croiser et de recroiser ces appareils pendant nos vols et surtout de les voir pour les éviter !



### L'obsession du secret.

Comme vous l'avez compris, le secret est dans ce lieu bien protégé. Il faut montrer patte blanche pour entrer. Si les formalités de sureté n'ont pas été accomplies correctement, vous n'entrez pas, et cela peut durer une semaine. Et si elles ont été faites correctement, cela peut aussi prendre une semaine. Les voies de l'Organisation sont impénétrables. Le changement de passeur fut difficile. Igor graissait la patte des gardes en leur donnant nos plaquettes de chocolat. Et du coup ils ne cherchaient pas de poux dans la tête. Lorsqu'Igor a été congédié, le chocolat n'est plus arrivé et les ennuis ont recommencé. On vous pique votre passeport à l'entrée alors que cela fait 9 mois que l'on vous voit tous les matins, par exemple.



Le plus surprenant était de voir Igor ou « Jaws », son successeur, nous enfermer soit dans le bâtiment, soit dans l'I176, lorsque « l'avion fantôme » se posait. Il s'agissait d'un Tu 95 ELINT/SIGINT . La cellule n'avait rien pour soulever l'intérêt des foules, tout le secret était inaccessible et à la vue et à nos intelligences de motoristes. Igor prenait alors son rôle très au sérieux, allant jusqu'à me chasser du poste car de là je pouvais voir le « fantôme ».



Etrangement j'ai pu voir évoluer plusieurs fois le Su 35 et le Berkut, avions autrement plus impressionnants à de nombreux titres. Le Berkut est en particulier captivant, imposant, bruyant, surprenant avec sa flèche inverse, ses canards et sa micro profondeur. Nous pouvions voir ces avions en liberté, mais sans aller jusqu'à faire des photos (possible pendant le Salon de Moscou).

### L'avion taille-haie.

Depuis quelques jours nous observions des allers retours d'un fourgon blindé de couleur blanche. Des hommes remplissaient la soute d'un Tu 134 de petits sacs. Puis l'avion décollait de ce terrain pour s'y reposer quelques heures plus tard. Ce manège était pour le moins curieux, surtout lorsque l'on sait combien l'accès à cette base est difficile. Il y avait très probablement une baleine sous le gravier. Mais cela ne nous regarde pas !



Un beau jour donc, le Tu 134 revient de ses petits voyages, et le pilote bien discipliné suit consciencieusement la ligne jaune du taxiway. Il se pose en QFU 30 comme toujours (5000 m de bande permettent beaucoup de choses), dégage la piste par l'avant dernière bretelle (la dernière n'est pas utilisable) par la gauche puis vire à droite et ensuite à gauche en vue de se placer sur son stand, parallèlement aux autres avions. Mais cela fait longtemps que ce bout de parking n'a pas été entretenu et même très longtemps d'ailleurs, au point que les arbustes ont poussé pour devenir des arbres. Ce ne sont pas des cèdres mais ces petits bouleaux sont devenus grands. Et voilà que, sous le regard effaré du parkeur, l'aile du Tu 134 balaye les arbres lors du virage vers le parking avant de s'immobiliser brutalement. Du coup, grosse agitation, tous les chefs accourent, et nous pouvons imaginer que chacun y va de sa petite remarque et de ce qu'il va falloir faire pour réparer le bord d'attaque de ce précieux Tu 134 transformé sans succès en taille haie.

### La gendarmerie de l'Air

Ceux qui ont fréquenté les bases, qu'elles soient navales ou de l'air, sont habitués à la présence de la gendarmerie. Nous les voyons vérifier les laissez passer, parfois embusqués avec leurs jumelles, ou plus souvent lorsque le trafic est un peu dense pour cause de pic de fréquentation ou de travaux. Sur la base de l'Organisation, c'est un peu la même chose, mais cette mission est confiée à la milice, c'est-à-dire le même organisme qui opère sur le réseau routier. Or lorsque l'on a eu affaire à eux, on apprend son premier de russe : skolka, ce qui signifie « combien ». En effet le code de la route est une notion très subjective. Donc l'infraction est à la gueule du client.

Et ce ne sont pas les grosses BMW ou Mercedes qui se font arrêter. Lorsque l'on se fait arrêter, on ne comprend rien si ce n'est que quelque chose ne lui a pas plu et qu'il va être difficile de s'en débarrasser. Au bout de quelque temps de bataille, il faut lâcher le mot magique et régler le policier en liquide si on ne veut pas y laisser son passeport, sésame pour le retour vers notre petit Lyré. Tout le monde fait comme cela, la corruption de la milice est connue et le pays vit avec. Mais ce qui est fort est de faire rentrer cette milice sur cette base alors qu'il est si difficile d'y avoir accès. Et donc de laisser les employés se faire racketter avec l'aval de la hiérarchie. On peut imaginer ensuite toutes les « combinazione » que l'on veut !

### Les moyens de transport.

Le transport du bureau à l'avion a toujours été un problème. Au début, nous nous mettions en place avec la Volga noire aux vitres fumées du Chef de l'Organisation. Mais cela faisait beaucoup d'allers retours et le chauffeur commençait à se lasser. Il a d'ailleurs fini par faire remarquer qu'il serait convenable qu'on le paye pour ces services. Ce à quoi un responsable du détachement a répondu à juste titre que la Société payait déjà pour ce genre de service. Bien sûr cela n'a pas été bien pris. Puis l'ingénieur moteur nous ramenait gentiment de l'avion au coup par coup dans sa Lada 4x4. Mais heureusement une solution plus efficace a été trouvée. En l'occurrence un vieil autocar a été mis à notre disposition. Son moteur aurait fait rêver plus d'un mécanicien.



Son ralenti n'était guère supérieur au rythme cardiaque d'un coureur de fond plongé dans un sommeil léthargique. Ainsi on pouvait à loisir écouter tous les bruits de distribution, d'embellage et faire un diagnostic de santé du dit moteur.

Il avait aussi comme caractéristique de fumer atrocement. On m'a expliqué que ce moteur avait été conçu pour être extrêmement résistant et fonctionner avec presque tous les types de carburant. Selon les dires, ce moteur pourrait fonctionner au diesel, kérosène, et même huile de vidange !

Je ne sais pas si c'est un légende, j'ignore aussi le type de carburant qui était employé, mais toujours est-il que les résidus de combustion, dont certains venaient réchauffer l'habitacle, étaient nombreux et très nettement visibles.

Mais ce bus, auquel nous commencions à nous attacher, a commencé doucement à nous lâcher. Un jour, pas de bus. Renseignement pris, c'est simplement le chauffeur qui a cassé la clef dans le contact. Rien de grave donc et en effet, quelques jours plus tard nous revoyons notre bus bringuebalant. Mais il faut croire que notre bus coureur de fond n'avait une santé si bonne que cela. Vu son grand âge, il semblait évident avec un peu de bon sens que sa mort était proche. Et cela arriva. Un beau matin, nous l'attendîmes en vain, les pieds dans la neige. Le pauvre avait dû rendre l'âme au cours de la nuit.



Heureusement, mais exceptionnellement, la réaction de l'Organisation ne se fit pas attendre. Elle nous dégotât un camion militaire des années cinquante, ressemblant à ces camions ambulances, à la couleur vert militaire, au confort très spartiate. Cette fois ci, plus de chauffage, ni avec les gaz d'échappement ni avec des moyens conventionnels.

En guise de fenêtres, nous n'avons que des meurtrières que l'on ne peut pas ouvrir. Donc lorsque le camion s'arrête, il est impossible de savoir si c'est parce que nous sommes arrivés à destination ou si c'est un contrôle fait par les soldats.

Or c'est important car dans le premier cas nous ouvrons la porte et sautons du camion comme des grands et dans le second cas, c'est le soldat qui ouvre la porte et s'assure que la « marchandise » est conforme aux dires du chauffeur.

*La commande de la « corne de brume »*

*Le boulon trépaneur*

*On remarquera le « moelleux » coussin de 3cm d'épaisseur.*



Il n'y a bien sûr pas d'autre moyen de communication avec le dit chauffeur qu'un bouton poussoir qui fait sonner un avertisseur (style corne de brume) dans le compartiment du chauffeur. Et la fiabilité du système est à la mesure de l'âge de ses artères.

Le confort est ferme. Ceux qui se plaignent du confort des voitures allemandes n'auront qu'à bien se tenir. Cette fois c'est le confort d'un véhicule de l'avant blindé. Pour ceux qui n'ont jamais goûté à ce moyen de locomotion, il y a quelques précautions à prendre. Tout d'abord, il ne faut surtout pas s'asseoir sur la bannette située directement au dessus de l'essieu. Vigoureux massif fessier garanti.

La bannette avant a donc la préférence de tous. Mais attention ! La tige d'un vieux boulon sort de la cloison juste à la hauteur du crâne ! Trépanation pour le distrait. Dans le poste, le spectacle est inoubliable. Tout a été conservé dans son « jus », le gros compteur de vitesse dont l'aiguille se déplace (encore) par sauts, la vue sur la route à travers le plancher, et la boîte à trois rapports dont aucun bien sûr n'a de synchrones. Même le chauffeur est d'époque ! Un rêve de mécano et de collectionneur, encore une fois. Nos camarades britanniques se l'arracheraient s'il était sur le marché des antiquités. Mais comme chez Carrefour, positivons ! Cette antiquité fonctionne, nous emmène et nous ramène de l'avion, et va parfois jusqu'à nous déposer à l'hôtel ! J'espérais que nous ferions notre effet, mais rien du tout, les gens sont complètement blasés et en rien surpris de voir une équipe complète sauter d'un camion de transport de troupe hors d'âge garé au pied de l'hôtel.

## **Le PIRATE**

## CONTE DE NOEL

Vous est-il arrivé, en partant de TOULOUSE LASBORDES, de vous promener aux commandes de votre DR 400 , dans cette France profonde, chaleureuse, hospitalière, qui est en particulier le Parc régional du haut Languedoc créé en 1973, sur deux départements, L'Hérault et le Tarn avec ses forêts aux essences variées , et une flore exceptionnellement riche ..... Sans oublier la plus importante réserve de mouflons d'Europe, proche et bordant la Montagne Noire..... C'est très facile, vous prenez la direction de Castres, abritant le musée' Goya, ensuite Mazamet, grand centre de délainage, et mégisserie d'importance mondiale, vous suivez la nationale 112; vous arrivez à Saint Pons de Thomières, la capitale du Parc. Là, prenez à gauche, la départementale 908 vers Olargues, ancienne capitale Wisigothe très pittoresque, avec un pont en dos d'âne, sa tour clocher, et ses ruelles pavées. Puis Lamalou les Bains, station thermale d'une grande élégance avec ses villas «belle époque» qui forment un charmant décor d'opérette.

Vous suivez les méandres de la rivière l'Orb jusqu'à Bédarieux aux curieuses maisons étroites, tout en hauteur, certaines sont pimpantes, d'autres parfois très fatiguées, cette ville est aussi capitale de la bonneterie, et du matériel vinicole. Vous arrivez ainsi face à vous sur un lac magnifique, le lac du Salagou, lac artificiel étonnant bordé de ruffes, un grès rouge, qui compose avec le ciel, l'eau, la végétation, un tableau extraordinaire; le sol est couvert de «bombe volcanique», le lac occupe le site d'un ancien cratère.

Il y a fort longtemps (255 millions d'années) les dinosaures peuplaient la vallée; pour vous en persuader, à la Liende, entre Octon et Salasq, juste après Mérifons, une dalle inclinée porte les empreintes de reptiles fossilisés ; très proche se trouve Clermont de l'Hérault, Pays du vin, mais aussi de l'huile d'olive. Une petite heure de Toulouse, , c'est très facile... Là vous êtes dans un site incomparable, le Paradis...

Les montagnes de l'Espinouse au Nord-Ouest dont le sommet est au centre des gorges d'Henic et le col de l'Ourtigas, au Nord ; Lodève dans la vallée de la Lergue dominée par le site de l'Escalette, à votre gauche, et si vous êtes, et vous êtes à 5500 feet vous voyez au Sud dans le lointain, bien au delà d'une grande ville que les Romains appelaient en son temps 'Oppidum' , les Grecs « Acropole » , la mer bleue comme une aquarelle ;, au ton pastel , à perte de vue.

Pourquoi ce jour là me suis-je dirigé vers cette région, belle certes, mais bon Dieu, pourquoi ? Encore un mystère !...

Très proche d'une TMA dont la ville appelée par les anciens en 985 après J.C. «Mont Pessulannus»' ou «Mont Duellarum», et relativement près de la grande ville citée précédemment, je souhaitais par simple curiosité connaître le trafic aérien autour du terrain de celle-ci.

Je tourne les boutons de la radio de bord pour prendre la fréquence de la tour de contrôle ; mais bien sûr que vous la connaissez trois chiffres qui se suivent, suivis d'un zéro..., et j'accroche au passage accidentellement le 123.45 fréquence ô combien utilisée ; et passe partout, et, stupéfaction, durant une fraction de seconde, j'entends une petite voix !... Je garde cette fréquence et prête à ce moment là un peu plus d'attention. J'entends, dans mon casque une petite voix d'enfant. « Ai-je des hallucinations » me dis-je ?

Mais non, j'entends bien une voix chantante du bon Midi une voix de chez nous, si chaude à notre cœur, oui une voix d'enfant « Monsieur, le monsieur de l'avion, c'est Sophie qui appelle... » Très surpris à mon tour, je réponds « Sophie où es-tu ? » comment m'appelles-tu ?...

Je suis juste au-dessous de vous, me répondit-elle, une petite maison au toit rose avec un grand parc autour... J'appelle sur la radio portable que m'a prêtée mon papa, et quand j'entends un avion, j'appelle à tout hasard, mais jamais personne ne répond, ils ne sont pas gentils.

Ne voulant pas occuper la fréquence de manière abusive, mais curieux tout de même, je dois l'avouer, je lui dis « Sophie que fais tu en ce moment ? » ... J'ai 8 ans, je suis très malade, je suis en (dialyse) couchée dans mon lit, et j'écoute tous les avions qui passent, cela me fait rêver, puisque je ne pourrai jamais y monter... c'est joli là haut me dit-elle ? tu vois ma maison ? Elle est sûrement toute petite... » « D'ici c'est très joli, je vois la mer, la montagne, ta maison est très belle, on dirait un petit bonbon rose... Je dois partir maintenant, je t'embrasse Sophie, je te dis à bientôt, courage, tout ira bien »

Nous étions en septembre, et plusieurs fois en passant dans le coin, seul ou avec des amis très discrètement à la verticale de sa petite maison, je disais « coucou Sophie, c'est ton ami, tout va bien ? »... Invariablement elle répondait de sa petite voix d'enfant, un peu essoufflée, mais claire : « je suis très fatiguée, mais je suis contente que tu m'appelles ça me fait du bien, je suis en peu seule en journée dans mon lit ; tu vois les oiseaux dans le ciel ? » me disait-elle, « je t'embrasse très fort, Sophie, à bientôt je pense beaucoup à toi »... Le temps passa...

Entre Noël et le Nouvel An, par un bel après-midi, je décide avec un ami de faire une promenade en avion, et lui dis « je t'emmène dans un lieu que tu ne connais pas, un endroit merveilleux près des monts de L'Espinouse, et nous irons voir ensuite un peu plus loin le cirque de Mourèze ».

Dans notre DR 400 bleu et blanc aux couleurs du club, rutilant et fringant, fort de ses 160 chevaux, nous prenons le cap 90°, il fait très beau, comme par ailleurs le Jour de Noël avait été lui aussi ; particulièrement ensoleillé, quelle agréable balade en perspective, la vie est belle, nous avons le temps, la montagne Noire était dans toute sa splendeur, l'Orb miroitait au soleil, comme le ventre d'une truite, vive comme l'argent. Une petite heure... tranquille...

Comme prévu, à la verticale de la maison, au petit toit rose, je lance mon appel « coucou Sophie »... j'attends quelques instant, rien.. étrange !... Je renouvelle celui-ci « coucou Sophie, c'est ton ami Maurice ! »... La radio grésille un instant, et j'entends une voix de femme douce et chantante qui avait du mal à s'exprimer... » Ici la maman de Sophie... Bonjour Monsieur »... « Bonjour Madame, pouvez vous me passer Sophie, un instant je désirerais lui souhaiter un très bon Noël avec un peu de retard, mais avec de l'avance une très bonne Année »... Quelques secondes se passent, et enfin une voix sans timbre, ô combien triste, et pathétique, me dit... » Sophie est partie.. partie au ciel »... « Partie au ciel ! »... Je réponds « mais vous n'allez pas me dire que »?... » Oui, elle nous a quittée le matin de Noël, par un beau soleil emportée par sa maladie, et dans ses derniers instants, elle vous appelée pour vous dire au revoir, en haut dans le ciel, où vous êtes ; elle me parlait très souvent de vous, vous étiez pour elle un oiseau, libre... libre de voler... » « Adieu Monsieur, je savais que vous alliez venir, ma fille en était persuadée, merci pour tout »..me dit-elle !... » Au revoir, Madame... » Mon ami à coté de moi très ému me regarda..... ne dit rien ; ce fut ainsi durant le retour, chacun dans nos pensées. Le paysage, les vallées étaient déjà moins jolis qu'à aller, et ce jour là, je crois, il pleuvait dans mon cœur...

Il m'arrive depuis, de passer très rarement dans ce coin et, c'est avec beaucoup de tristesse que je survole cette belle région aux sites enchanteurs, et cette petite maison au toit de tuiles roses, un merveilleux rubis dans un écrin de verdure.

Mais maintenant, je ne regarde plus en bas...Pourquoi faire?...au contraire, je lève la tête vers le ciel, et entre deux cumulus qui jouent au gré du vent, comme des touffes de coton blanc, en folles sarabandes, Sophie est là qui me sourit, elle n'a plus mal, elle vole, joue à cache-cache, derrière les nuages, elle est libre, libre, elle aussi maintenant, comme un oiseau dans le ciel....

Cette anecdote aurait pu vous arriver à vous aussi, ou pourrait vous arriver, et, si un jour vous passez par là, vous aurez une pensée peut être pour la petite Sophie, qui avait 8 ans, ou à une petite fille de son âge alitée, malade qui rêve de voler elle aussi très haut, encore plus haut, dans le ciel.....

Et si ce conte, n'était pas un conte, et que ce soit vrai ?.....

Tiens, vous me semblez tout à coup songeur.... Bonne Année à tous, et bon vol....

**MAURICE TAUPIAC**

## Le trou

Nous étions partis avec le F-SO vers Millau, la météo était moyenne mais acceptable. Début de vol sans difficultés, la routine.

Puis des bancs de nuages bas apparaissent, rien au dessus d'eux, nous montons un peu pour ne pas entrer dans le coton, nous voyons toujours la terre entre ces gros paquets.

Mais les nuages sont de plus en plus hauts et les trous deviennent plus rares. La tension monte en moi, l'inquiétude commence à se faire sentir, nous ne parlons plus, les barbules se font oppressantes et une impression d'insécurité nous gagne.

*Cet appareil n'a pas d'horizon, et faire demi-tour sans visi n'est pas évident. Je l'ai déjà fait en allant vers Rodez, je voulais passer parce que de l'autre côté c'était plus clair, et on nous attendait. Mais à un moment je me suis trouvé dans la brume, je ne voyais plus rien que le bout des ailes et l'hélice. Pas de panique, l'atmosphère était calme, j'ai eu la présence d'esprit de regarder le compas et j'ai commencé un virage à droite, pas trop serré. Le moteur s'est emballé, j'ai réduit en tirant un peu sur le manche, vario à zéro et bille au milieu ! Tranquille. Fin du 180 et qq. secondes après, je retrouvais la visi.*

Donc, ne pas recommencer, et comme la visi se dégrade, il faut faire qq. chose. Un providentiel trou se présente et le sol apparaît. On va tenter de descendre dans ce trou et de passer dessous, sous la couche.

On plonge, vitesse maxi, plein réduit. Virage serré pour rester dans le trou.

Arrivé à proximité du sol, rien, la brume va presque au sol, mais pas assez haut pour passer la dessous, impossible de s'engager aussi bas sans savoir ce qu'il y a derrière !

Après un tour complet au fond du trou, nous décidons de remonter et rebrousser chemin. Virage serré, plein pot, on remonte. C'est long, ça monte lentement ...

*La première fois que j'ai volé sans visi, c'était entre Gaillac et Toulouse, je savais que la couche n'était pas épaisse ni agité et au dessus il y avait le ciel bleu.*

*Donc, pour ne pas rester en radada dans cette brume, l'avais décidé de la traverser. Le vent était calme, pratiquement nul, donc mise en montée à plat, bille au milieu et rester le plus plat possible.*

*Sans problème, je suis sorti au dessus, dans le grand bleu. Pas difficile de traverser une couche calme !*

Donc, ne pas paniquer, rester calme et vigilant. Je continuais à spiraler en montant quand, soudain, la brume nous entoure et je perds brutalement tous mes repères, je tire sur le manche pour monter plus vite et sortir par le haut. La bille s'en va, je corrige du pied, elle revient, et j'ai l'impression de ne plus bouger ... A ce moment là, SO vibre et décroche brutalement, ma passagère heurte la tête contre la verrière et se met à crier. Je ne sais plus si on monte ou si on descend, le vario est à l'opposé du zéro, la bille a disparu ... j'abandonne les instruments et regarde dehors, de tous côtés ... rien les dixièmes de secondes sont interminables.

Soudain, je vois le sol, au bout de l'aile gauche, je redresse, stabilise SO avant l'impact, il était temps ... retour dans le trou et spirale serrée cette fois ci, concentré, on retrouve la sortie.

Ouf, merci SO pour ta stabilité !

***Gérard Benigni***

## **H1N1 : 80 % de formes inapparentes... pas si simple !**

Approcher le nombre réel de sujets déjà infectés par le virus de la pandémie grippale actuelle est un objectif important. Cette évaluation permettrait en effet à la fois de connaître plus exactement le taux de formes graves ou mortelles de la maladie et de déterminer le pourcentage de la population non immunisée à qui la vaccination peut être proposée.

C'est à ce travail que se sont attelés Antoine Flahault et coll. (1). Pour y parvenir ces auteurs sont partis des données de l'enquête sérograppeHebdo, étude de séroprévalence conduite en France chez des femmes enceintes. Lors des 48ème et 49ème semaine de 2009, 10,6 % des tests d'inhibition de l'héماغlutination (IHA) pour le virus A (H1N1) réalisés chez ces femmes enceintes étaient positifs (taux supérieur à 1/40).

### **4 infections sur 5 ne conduiraient pas à une consultation**

A partir de cette donnée objective, A Flahault et coll. se sont livrés à de multiples extrapolations. Ils ont d'abord assimilé les sujets positifs en IHA à des individus infectés récemment par le virus A (H1N1). Ils ont ensuite considéré que leur échantillon de femmes

enceintes était représentatif de l'ensemble de la population des deux sexes de 20 à 39 ans, et ont donc pu estimer de ce fait par un calcul simple que 1 712 000 (!) sujets de cette tranche d'âge devaient avoir une IHA positive à la date de l'enquête en France (avec un intervalle de confiance à 95 % [IC95] très large entre 1 172 000 et 2 311 300). Or, selon les données issues du Réseau Sentinelles de surveillance français de la grippe, dans la même tranche d'âge, le nombre de cas cumulés de grippe A (H1N1) ayant nécessité une consultation durant la période allant de la semaine 36 à la semaine 47 de 2009 est estimé à 336 288 (IC95 entre 207 303 et 421 299). La comparaison de ces deux chiffres, celui des séropositifs en IHA et celui des cas cliniques probables permet à A Flahault et coll. de conclure que le pourcentage d'infections à virus A (H1N1) asymptomatiques, paucisymptomatiques ou ne requérant pas une consultation doit être proche de 80 % (plus précisément 80,4 % !). Si l'on en croit ce travail, seule une contamination sur 5 par le virus donnerait donc lieu à une consultation.

Ces résultats publiés sur le site *PLoS Currents* ont été largement relayés par les médias grand public et ont même fait l'objet d'un long sujet au journal de 20 h de France 2 à partir duquel on ne pouvait que conclure que la grippe A (H1N1) était moins souvent symptomatique que la grippe saisonnière.

### De nombreuses incertitudes méthodologiques

Qu'il nous soit permis de porter un regard critique sur ce travail.

1) On ne peut tout d'abord qu'être surpris de l'absence de précision sur le nombre de femmes enceintes effectivement testées les 48<sup>ème</sup> et 49<sup>ème</sup> semaine de 2009 dans le cadre de *sérogrippeHebdo*. Les seules données qui nous sont présentées sont les extrapolations à l'ensemble de la population de cette tranche d'âge (l'intervalle de confiance étant très large on doit se contenter de supposer que ce nombre est faible).

2) Considérer les femmes enceintes comme représentatives de la population ne semble pas pertinent. Ne serait-ce que parce qu'elles sont plus souvent sujettes à des formes graves de la maladie et peut-être plus réceptives au virus et si l'on tient compte des importantes modifications immunologiques liées à la gestation.

3) Il nous semble indispensable également de rappeler les incertitudes, soulignées par l'Invs elle-même, sur les données issues du Réseau Sentinelles ou du réseau des Grog (Groupes régionaux d'observations de la grippe) qui ne doivent être considérées que comme des tendances et non comme des valeurs mesurées (2). Ceci est amplement corroboré par le fait que les données de ces deux réseaux sont souvent divergentes ! A titre d'exemple de ces imprécisions rappelons qu'à partir des chiffres du Réseau sentinelles, l'Invs estimait au 13 décembre à 7 918 000 le nombre de cas de grippe pandémiques en France depuis le début de l'épidémie tandis que en se basant sur les données des Grog ce chiffre aurait été, à la même date, de 14 806 000 ! (3). Il paraît donc « *illégitime* » d'établir un ratio entre une valeur mesurée (en l'espèce une séroprévalence) et une extrapolation grossière (celle du nombre de cas d'une infection dans une population calculé à partir de données purement cliniques recueillies par un échantillon de généralistes).

4) Même si, par hypothèse, on admettait la pertinence de ce ratio de prévalence, sur un plan purement statistique, compte tenu des intervalles de confiance très larges de la séroprévalence estimée par *sérogrippeHebdo* et de la prévalence clinique évaluée par le Réseau sentinelles, il est aisé de calculer que si la séroprévalence réelle était dans la fourchette haute de l'intervalle de confiance (2 311 300) et la prévalence clinique dans la fourchette basse de l'intervalle de confiance (207 303 cas) le pourcentage estimé de cas de grippe A H1N1 donnant lieu à une consultation ne serait plus de 19,6 % mais de 8,9 %, tandis que dans le cas inverse ce taux serait de 37,8 % !

## IHA positive n'est pas un équivalent d'infection récente !

5) Au-delà de ces considérations méthodologiques, il nous semble surtout important de souligner le fait que l'étude *sérogrippeHebdo* ne mesure qu'une séroprévalence et non comme l'indiquent un peu rapidement les auteurs un taux de séroconversion récente. Il suffit pour s'en convaincre de se reporter aux données issues des études sur l'immunogénicité des vaccins monovalents dirigés contre le virus A (H1N1) publiées très récemment. Par exemple dans l'étude de Plennevaux, avant toute injection de vaccin 20 à 31 % des adultes américains, avaient des taux d'IHA contre le virus A (H1N1) supérieurs à 1/40 (4). Il en était de même de 32 % des australiens et de 4 % des chinois participants à des essais vaccinaux. Même si la signification précise de ces séropositivités apparemment antérieures à tout contact avec le virus de la pandémie actuelle n'est pas totalement claire (une immunité croisée avec un virus saisonnier plus ou moins ancien est possible), il n'en reste pas moins qu'un taux d'IHA supérieur à 1/40 ne peut être considéré comme le signe indiscutable d'une infection récente (5). Et donc que le fait que 10,4 % des femmes enceintes se sont révélées positives en IHA ne permet ni d'estimer le taux de contamination par le virus A (H1N1) dans la population ni a fortiori d'affirmer que le pourcentage de formes symptomatiques de la grippe pandémique est inférieur à celui de la grippe saisonnière !

Dr Anastasia Roublev

1) Flahault A et coll. : Symptomatic infections less frequent with H1N1pdm than with seasonal strains. *PloS Currents: Influenza* (2009).

2) [http://www.invs.sante.fr/surveillance/grippe\\_dossier/docs\\_professionnels/methodo\\_surveillance\\_grippe\\_161209.pdf](http://www.invs.sante.fr/surveillance/grippe_dossier/docs_professionnels/methodo_surveillance_grippe_161209.pdf)

3)

[http://www.invs.sante.fr/surveillance/grippe\\_dossier/docs\\_professionnels/estimation\\_cas\\_graves\\_grippe\\_a\\_h1n1\\_171209.pdf](http://www.invs.sante.fr/surveillance/grippe_dossier/docs_professionnels/estimation_cas_graves_grippe_a_h1n1_171209.pdf)

4) Plennevaux E et coll. : Immune response after a single vaccination against 2009 influenza A H1N1 in USA : a preliminary report of two randomised controlled phase 2 trials. *Lancet* 2009; publication avancée en ligne le 16 décembre 2009 (DOI:10.1016/S0140-6736[09]62026-2).

5) Hancock K et coll. Cross-reactive antibody responses to the 2009 pandemic H1N1 influenza virus. *N Engl J Med* 2009 ; 361:1945-52.

## La vitamine D, c'est bon aussi pour la mémoire

La vitamine D est une hormone pléiotrope dont les effets sont médiés par un récepteur nommé VDR. L'effet sur le métabolisme osseux est connu de longue date. Plus récemment, il a été démontré qu'une carence en vitamine D pouvait entraîner une diminution de la force musculaire chez le sujet âgé. Par contre son rôle dans le système nerveux central a été longtemps sous-estimé notamment dans des pathologies comme la sclérose en plaques. Pourtant, plusieurs travaux ont montré que le récepteur VDR est aussi présent sur de nombreux types cellulaires dont les neurones et les cellules gliales. La vitamine D pourrait ainsi intervenir dans la régulation de la neurotransmission, et avoir des capacités neuroprotectrices et neuro-immunomodulatrices. Par exemple, il a été montré que l'expression de VDR était diminuée au niveau de l'hippocampe des patients Alzheimer. Mais quel est le rôle exact de la vitamine D dans la cognition ?

Certaines études ont rapporté des résultats contradictoires sur ce sujet. Ceci peut s'expliquer par la non prise en compte dans ces travaux du taux de calcium ou de parathormone et des difficultés à définir des valeurs normales.

Cependant, une équipe française vient de publier dans *Neurology* les résultats d'une analyse des données de l'étude EPIDOS qui sont en faveur d'un rôle de la vitamine D dans les fonctions cognitives. Ils ont en effet montré une relation entre une carence en vitamine D (<10ng/ml) et un score cognitif faible (<8) au Pfeiffer Short Portable Mental State Questionnaire [SPMSQ]. Au total 752 femmes (âge >75 ans) ont été incluses dans cette étude. Le score PMSQ était plus faible ( $p < 0,001$ ) chez les patientes avec une concentration de 25(OH)D < 10 ng/ml (n=129) par rapport à celles avec un taux normal (n=623). De plus en cas de carence, le score SPMSQ était plus souvent < 8 ( $p < 0,006$ ). Il n'y avait pas de relation linéaire entre le taux de 25(OH)D et le score SPMSQ ( $\beta = -0,003$ , intervalle de confiance 95 % : 0,012 à 0,006,  $p = 0,512$ ). Dans la discussion, les auteurs sont bien conscients des limitations méthodologiques de leur étude et des biais de recrutement. Cependant, au vu des travaux déjà publiés, il semble bien que la vitamine D joue un rôle mais celui-ci doit être confirmé par des études ciblées sur ce sujet.

Dr Christian Geny

*Annweiler C et coll. : Association of vitamin D deficiency with cognitive impairment in older women Cross-sectional study. Neurology® 2009; 73: 1-1*

## Pour maigrir, éteignons la télé !

L'Américain moyen avoue spontanément passer au moins cinq heures par jour devant la télévision (TV), une attitude susceptible de favoriser ou d'aggraver un surpoids, ce modèle de sédentarité étant en effet volontiers couplé au grignotage.

Ces notions n'ont rien de révolutionnaire, mais il a paru intéressant de vérifier, dans un essai randomisé, l'influence d'une réduction du temps de télévision sur l'importance des apports et des dépenses énergétiques et de l'IMC. L'étude a inclus 36 adultes dont l'indice de masse corporelle (IMC) était compris entre 25 et 50 kg/m<sup>2</sup>.

Ces patients passaient un minimum de trois heures par jour devant la TV. Au terme d'une phase d'observation de trois semaines, une stratification a été faite en fonction de l'IMC et les sujets ont été répartis de manière randomisée entre un groupe contrôle (n=16) et un groupe « intervention » (n=20). Cette intervention, d'une durée de trois semaines consistait à réduire le temps passé devant la télé de 50 %, un dispositif électronique permettant de contrôler objectivement l'observance de cette mesure.

Les apports énergétiques ont diminué de 125 (groupe « intervention ») et de 38 kcal/jour (groupe témoin) par rapport à l'état basal, la différence intergroupe n'étant pas statistiquement significative ( $p=0,52$ ), du fait de la faiblesse de l'effectif et de la brièveté de l'étude.

Dans le groupe « intervention », la dépense énergétique a augmenté de 119 kcal/j, alors qu'elle a diminué de 95 kcal/j pour les témoins ( $p=0,02$ ). La balance énergétique est devenue négative dans le groupe « intervention », alors qu'elle est restée positive dans l'autre groupe (-244 kcal/j versus +57 kcal,  $p=0,07$ ). La baisse de l'IMC a été un peu plus marquée dans le groupe « intervention », soit -0,25 vs -0,06, sans que le seuil de signification statistique soit atteint.

Réduire le temps consacré à la TV semble donc bénéfique chez les patients obèses... (CQFD) surtout, semble-t-il, par le biais d'une augmentation des dépenses énergétiques. Certes, les résultats sont modestes, mais sur un effectif plus conséquent et une période thérapeutique plus longue, il pourrait en être autrement pour ce qui est de l'amplitude des effets.

Dr Philippe Tellier

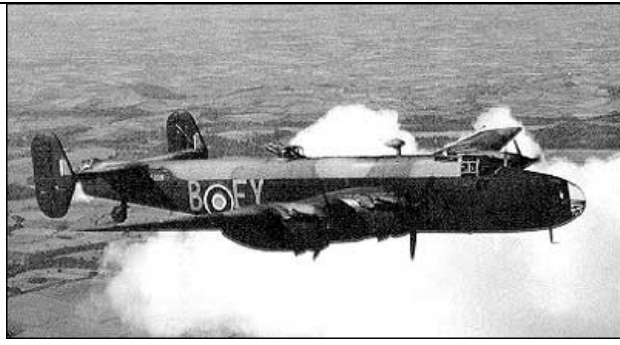
*Otten JJ et coll. : Effects of Television Viewing Reduction on Energy Intake and Expenditure in Overweight and Obese Adults. A Randomized Controlled Trial. Arch Intern Med 2009; 169 : 2109-2115.*



## RAF 624 SD (Special Duties Squadron)



**“The Black Squadron”**



Halifax bomber the main workhorse of RAF 624 SD

by **AL GAUDET**

RAF 624 (SD) was stood up on 7th September 1943 and disbanded on 30 November, 1945. Its missions were to drop propaganda leaflets, to give air support and transport SOE/OSS agents behind enemy lines in occupied Europe. RAF 624 (SD) also gathered intelligence during its flights. Ground crews, airmen and officers of the Squadron came from other active service, reserve and OTU(Operational Training Units) RAF units, many foreign nationals served in the unit: Commonwealth Australians, NZ, Canadians, French and some Poles.



Blida airfield

Squadron Operational History: RAF 624 (SD) is the direct descendent of 1575(SD) Flight that was first stood up at RAF Tempsford on 28 May 1943. 4 Halifax and 2 Lockheed Ventura's were given over to No 1575 Flight (which

became RAF 624 SD)



Blida airfield and buildings

Barely 7 days later, it was deployed to Maison Blanche (Algeria), in the MTO (Mediterranean Theatre of Operations) for SD operations over France, Corsica and Sardinia. On 13th June the squadron started doing missions over Corsica, simultaneously the maritime section moved to Blida (40 miles south of Algiers) and until September continued Special Duties missions throughout Sardinia and the Italian peninsula. They were also moved to Tunisia (Protville) for

operations over Yugoslavia. To extend their operational radius to Czechoslovakia they were also deployed to Malta. On 21st November 1943, the squadron was deployed to Brindisi in southern Italy as an element of 334 (SD) Wing Mediterranean Allied Air Force for operations in the Balkans and over northern Italy. During January 1944, 93 missions were carried out and 72.5% of these were successful. During 1944, it's believed that some of the missions done by the squadron involved a number of paratroop missions for the USAAF and the insertion of OSS Operational Groups over Southern France.



OSS/SOE <sup>AEROMED N° 41 MARS 2101</sup> Joe and Jane  
suiting up prior to their  
insertion behind the lines

### Wing Commander Stanbury

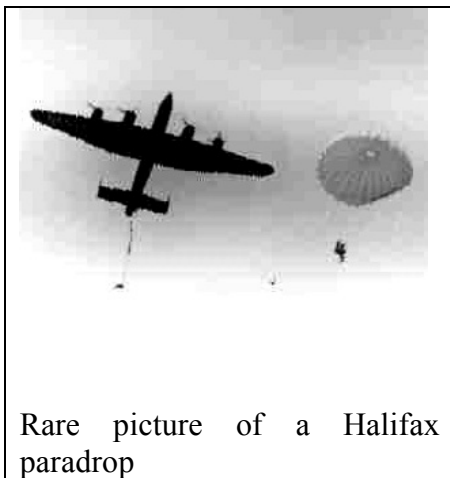
It is often said that a unit is a carbon copy of its Commanding Officer and RAF 624 (SD) was no exception to this rule. Wing Commander Stanbury was a man in his middle or late twenties. If age was calculated by the responsibility on one's shoulders and experience, then Stanbury was a very old man. At this young age he was weighed down by responsibilities that were normally shouldered by officers at least twenty years his elders and who had acquired wisdom and maturity with long years of experience. War brings out the worse and best in youth barely out of school and makes of them men who are rapidly in the limelight through their outstanding achievements under stress-filled war time experience. Stanbury, to his credit, trained his aircrews to fly four-engine bombers during moonless nights as low and nearly as fast as day time fighter-bombers... Stanbury, with a few short years of combat experience did not need to be ambitious to climb up the steps of promotion, facing events and necessity like he did, it rapidly and steadily provided him with the competence that was needed to move him up the chain of command.



Wing Commander Stanbury

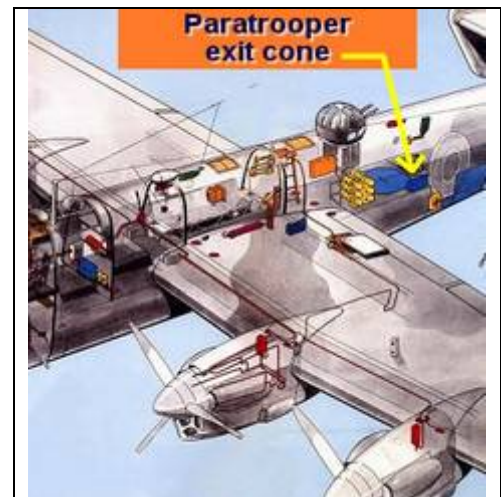
### Qualification to serve in RAF 624 SD and dangers of flight

SD Squadrons used mainly converted bombers and flew missions at night at very low altitudes that ranged from 200 to 500 feet over DZ's which were 3,000 to 5,000 feet *below* the surrounding mountain tops. DZ's were located wherever possible and in areas the least susceptible to be discovered by the enemy, which means in fact very rough terrain to fly over during the day and of course highly dangerous (*suicidal* is a better adjective) at night. To ensure accurate delivery of equipment and personnel Wing Commander Stanbury would have his new crews practice parachuting stores at low level in the garden of his private quarters at first during the day and at night as they became more proficient.



Rare picture of a Halifax paratroop

Force 133 (SOE Balkans operations area) from North Africa, meant crossing the Mediterranean at low altitude on instruments ( normally 100 meters over wave tops)for at least 400 to 500 miles.

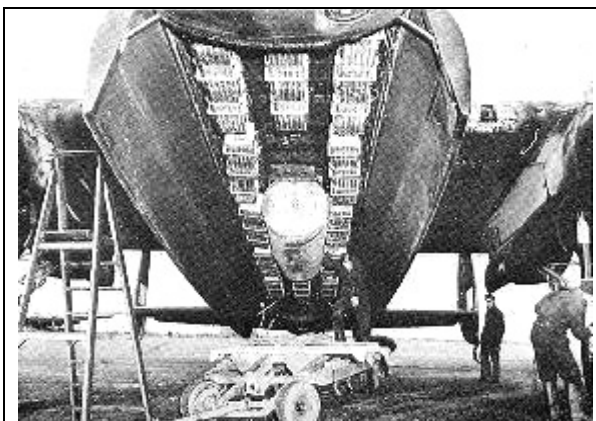


Halifax paratrooper exit cones or Joe holes

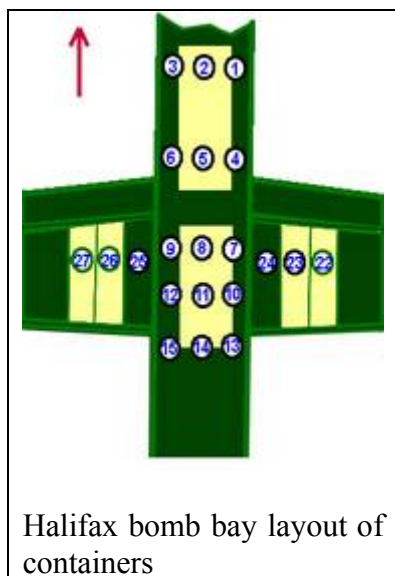
The Squadron operated in very difficult conditions, aircrews, aircraft and ground personnel were few and logistics was always a big problem. The reason for this was simply that Bomber Command's first priority was strategic bombing and SOE missions were the second priority. Yet, SD Squadron aircrews were second to none.

MTO (Mediterranean Theatre of Operations) flight navigation was much more difficult than over the ETO( European Theatre of Operations).

Once they had reached the coast they would then climb to 10,000 feet to avoid flak. Once inland they would once again come down to a low altitude (at anything from 100 meters to 150 meters altitude) and this for at least 200 to 300 miles to reach their designated 1 to 3 DZ's where drops were to be executed. Navigators were the only ones who knew exactly where the DZ's were. Roughly 20 to 40 minutes into a flight inland crews started looking for DZ markings (rows of lights on DZ's who were laid out in the shape of letters) or Aldis lamp signals.



A container in Halifax bomb bay



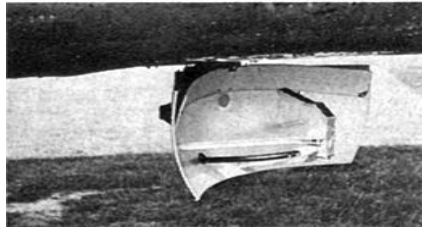
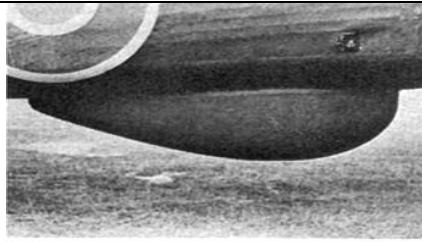
Halifax bomb bay layout of containers

The maximum speed for a drop was more or less 110 mph and a maximum altitude of no more than 700 feet (400- 500 feet was the average drop altitude). 110 mph being very close to the stall speed of a Halifax, this kind of flying could be considered more like “gliding” than powered flight. The second the bundles were released from the aircraft's modified bomb bay the engines were pushed to full power to clear the treetops. Since this was done over hilly or rough terrain at night it left little margin for error flying much lower than the surrounding hills as they were. “Recovering” normal speed and altitude after a drop was quite an “adrenaline rush”; where all the crew added quite a few grey hairs and in the process of turning blue from holding their breath. Going from a low altitude glide to the sheer power surge of 4 powerful engines sunk the aircrews in their seats with the additional G force. It was a very uncomfortable experience one could compare to being kicked in the stomach and at the same time having one's back slammed into a brick wall by an angry Tennessee mule. In many cases low flying Halifax's added some of the local foliage, branches and telephone wires to their wings or underbelly. In the worse case scenario hitting all of the above or a hill ended their mission in a huge fireball with no survivors since aircraft reservoirs were still half full of aviation fuel (for the return flight).

These converted bombers also executed very dangerous “propaganda leaflet drops” called “Nickel missions” at night at extremely low altitudes over anti-aircraft protected cities.

There were few accidents but even the most experienced could not avoid crashing into trees or slamming into a steep mountain. Nevertheless, most accidents were due to navigational errors. Navigators in RAF 624 SD did not have H.2.S. ( radar) but did everything via pinpoint and astrocompasses. Good navigation therefore depended heavily on the compass expertise of navigators.

## H.2.S radar



Radar at the rear underbelly of a Halifax

The H2S radar system was used by many British bombers from 1943 onwards. It identified targets on the ground for night all-weather bombing missions. The first models of the transmitter/receiver equipment were known as the TR3159 (H2S Mk I/ASV VIB) or TR3191 (H2S Mk II)/

The last adaptation of the H2S had a reduced wavelength. In the beginning it was at 3 cm and in the end 1.5 cm Rain could be detected with the 1.5 cm wavelength.



Radar monitor

In 1943, the H2S radar was used for the first time for navigation purposes by RAF bombers. It was also the first ground mapping radar to be used in combat. At first it was used on Stirling and Halifax bombers for navigational mapping and night bombing.

. A normal day would have crews do their pre-flight planning in the afternoon and have their “flying meals” at 1900H , the final briefing being 19:45 and take-offs at anywhere from 2100 to 22:00H Missions were planned so aircraft were never behind the lines at dawn and were back at Blida by at least 07:00H.

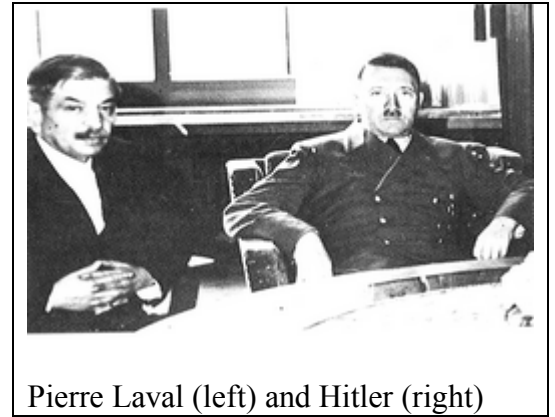
Aircraft did not launch out of Blida in waves but they left like lone wolves one by one at different times, in different directions and they flew at different altitudes to avoid German fighter intercept or AAA fire. Each crew was briefed independently and for the obvious secrecy reasons never knew anything about the missions of other aircraft in the squadron. This meant that if an aircrew was captured it could not reveal anything on the other missions that were executed on that night. If an aircraft “pranged” and did not return nobody knew if night fighters got them or exactly what happened to them since they all flew as “lone wolves”.

Needless to say, bombers crews were more accustomed to flying thousands of feet over mountains than being night time barnstormers. In RAF SD squadrons low level night flying transport and parachuting of SOE agents, OSS OG teams, ammunition to resistance units, not to mention Nickel missions was a special military science at which they were the Grand Masters. SD unit log books were very brief on these very dangerous flights. Mission descriptions were terse, you could not find much more on flight log books than the date, type of aircraft, duration of night flights, the number of successful or unsuccessful drops at coded landings or drops zones..... all this was stamped with the word SECRET.

Les autres parties sont sur <http://www.aeromed.fr> N°38/39/40

You can find the first parts on the website <http://www.aeromed.fr>

On February 16 1943 Pierre Laval the French Quisling decreed the Service Obligatoire du Travail more commonly known by its acronym STO (Forced deportation to Germany of French labourers for work in factories and labour camps as slaves). With this decree 200,000 young Frenchmen dodged STO service of these 50,000 joined the Maquis on the spot, 35,000 crossed the Pyrenees to Spain and joined the Free French Forces, the rest (115,000) hid in cities and farms. The 50,000 that joined the Maquis (Résistance) needed weapons, instructors (SOE agents) and radios and that is when the RAF's SD Squadrons came in. By June 1944 the total number of Résistance fighters in France alone was roughly 350,000, of these 100,000 had serviceable weapons. Only 10,000 had



Pierre Laval (left) and Hitler (right)

ammunition for more than one day of fighting. The French Résistance in fact contributed to the war effort (i.e. the Allied invasion of Normandy) by gathering intelligence, instilling a climate of fear and insecurity and sabotage that resulted in the isolation Normandy from France. With all RAF SD Squadron resources in the UK or in the MTO stretched to the limit (lack of aircrews and aircraft), what RAF SD Squadrons achieved by making do with the little it had from February 1943 to late December 1944 can only be described as “achieving the impossible with precious little”. This resulted in bridges being blown, convoys attacked, trains derailed, Nazi troops were ambushed, communications were disrupted (and much more). The Resistance groups in occupied Europe forced the Germans to divert front line troops from battle areas and the Atlantic wall to police and guard duties in occupied nations all this thanks to the RAF's SD Squadrons. This weakening of German defences in turn saved the lives thousands of Allied troops not only on D-Day but during the battle of France, in Belgium, in Holland, and also on the Russian front in addition to the Balkans and Greece. They not only parachuted SOE agents behind the lines and did Nickel missions

but dropped badly needed arms, supplies and explosives to Résistance fighters all over Europe thereby “Setting Europe ablaze” as Churchill ordered SOE to do. On 5th September 1944 the Squadron was reduced in size and on 24th September 1944, RAF 624 SD Squadron was disbanded. Today, RAF 4624 Squadron out of RAFB Brize Norton carries forwards the traditions and battle honours of RAF 624 SD

## References

- The OSS in WW2 ..... Edward Hymoff
- Special Duties ....Hector Nichols
- The Secret Squadrons .... Robert Jackson
- D-Day “The battle for Normandy” .... Anthony Beevor
- Camp X .... Canada Lynn Hodgson
- RAF 624 SD association



# Chacun a son Hobby

ALAIN MARSAN

La collection. Qu'est-ce qu'une collection ? A quoi sert une collection ? Comment devient-on collectionneur ? On pourrait encore trouver d'autres questions sur le sujet, mais on va essayer de répondre déjà à celles là.

La collection est le fait de la réunion d'objets choisis, pour leur beauté l'intérêt qu'on leur porte et leur rareté (définition du Larousse). Quant au prix, il joue le rôle de régulateur voire de limiteur tout en participant grandement à la « valeur » de la collection. Les sujets d'une collection sont vaste, mais surtout guidés par un besoin interne orienté souvent dès son jeune âge par une passion, un rêve – pour ma part, les avions et les pompiers, quoi de plus normal pour un gamin de dix ans ? -.

Toute collection, en dehors de l'esprit de propriété pour le collectionneur, a la particularité de sauvegarder des pièces en bon état, de rénover, réparer et embellir celles qui auraient été vouées à la disparition. A ce propos, il me vient en mémoire la réflexion d'une personne qui m'était présentée, lors d'une exposition à laquelle je participais :

- Ah ! Un collectionneur ! Collectionneur = voleur.
- ! ? Moi, surpris et vexé :
- Vous avez probablement une bonne raison de le penser, toutefois, je serais curieux de la connaître. (Sourire cachant l'envie de l'étrangler).

Et là, il m'expliquât que des personnes travaillant chez lui, avaient réussies à lui extorquer de vieux outils de sculpteur et de potier, pour trois fois rien précisait-il. Ces outils étaient dans une boîte en bois (dont il ignorait l'existence) au fond d'une grange qu'il faisait réparer car elle menaçait de s'écrouler depuis des années.

En clair, il ignorait l'existence de ces outils qui auraient très certainement disparus, si une personne méticuleuse n'avait pas déblayé les gravats de la grange, de sa propre initiative, par amour du travail bien fait. Personne, qui plus est, honnête, car au lieu de lui en parler, elle aurait pu les emporter sans rien dire, et sans qu'il s'en aperçoive.

Ces objets sont maintenant dans une collection, ont été sauvés, restaurés et seront probablement exposés un jour à des enfants qui découvriront la manière de travailler de nos aïeux, dans des métiers qui n'existeront plus ou auront beaucoup évolué.

C'est aussi cela l'esprit collectionneur, sauver, restaurer et faire revivre des objets de notre patrimoine, qui font partie intégrante de nos racines et de notre vie.

Mais ce qui le rongait le plus, c'était de ne pas avoir su tirer plus de profit, de cette découverte, dicté par la cupidité. Cette cupidité malade qui croit plus vite que la plupart des virus, prenant de plus en plus de place dans notre société au détriment des valeurs saines et humaines, du respect et de l'honnêteté.

D'où, son aversion pour les collectionneurs.

Comme je le précisais ci-dessus, la passion qui nous inspire une collection s'est traduite pour moi au travers des casques de pilote.

Pourquoi des casques ?

Parce que le casque à la faculté d'être à la fois un symbole, une protection, un concept technique qui a beaucoup évolué au fil des ans (voire des siècles dans un autres domaine).

En effet, si l'on compare la coiffure du pionnier de l'aviation du début du XXeme siècle avec celle des chevaliers du ciel, on passe de la casquette à carreaux d'Henri Farman en 1908, au Topsight (conçu par Thalès) des pilotes de Rafale en 2008.

Entre ces deux extrêmes, il y a toute une gamme de casques en cuir, en liège habillé de cuir et de coques synthétiques.

Les premiers, plus pour se protéger du vent et du froid auxquels ont rajouté souvent une paire de lunettes.

Les seconds plus orientés vers la protection contre les chocs (et oui la vitesse augmente, mais on peut encore s'en protéger efficacement) et la fixation d'équipements nouveaux, tels que masque à oxygène, équipements radio en plus des lunettes.

Enfin les troisièmes, plus particulièrement conçus pour emporter plus de technologie, informations de vol, de navigation, état de l'armement...etc ...affichés en permanence en incrustation sur la visière, qu'une protection aux grandes vitesses sinon en cas d'éjection.

Cette collection se trouve être plus particulièrement centrée sur les années soixante-dix à quatre-vingt dix, exception faite du modèle français de la seconde guerre.

Le modèle des casques de ma collection diffère peu (types 312, type 316, type 458 + quelques étrangers), car j'ai plus privilégié leur décoration faite par les pilotes et les mécaniciens des différents Escadrons et Escadrilles que leur forme.



Casque US UG U55P US  
F15 et F16

Casque US utilisé par les Forces  
Aériennes Belges Escadrille du Chardon  
F16

LE CHARDON BELGE





CASQUE US GUERRE DU GOLFE

HELICOPTERE DE COMBAT COBRA



THUNDERBOLT A10

PILOTES DE CHASSE FRANCAIS 2eme  
GUERRE MONDIALE  
GUENEAU 2M







PILOTE DE CHASSE FRANÇAIS 2eme  
GUERRE MONDIALE

GUENEAU 3M



GUENEAU 312 AUVILLIERS

FOUGA MAJISTER CM170

GUENEAU 312 EC10 SEINE SMB

2eme ESCADRON SEINE 10eme ESCADRE  
SUPER MYSTERE B2

