

N° 43

AEROMIED

Le lien aéronautique

ISSN : 1773-0260



Paras

Mission arctique

Expo en Bolivie

Ekranoplane

Naissance d'une piste

Les casques

Spotter

Muret 2010

Naissance d'une piste

Les casques

Voltige

Abstracts

Vol A380 AF

Mémoires dans la peau

Croisière noire 1933

Constellation



[Les paras](#)



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

EDITORIAL

Ce numéro est un peu dense et donc ,chacun y trouvera bien un petit plaisir de lecture. Avis aux futurs auteurs : envoyez vos textes, une place vous sera réservée dans le prochain numéro.

Que dire du temps qui passe, de la nouvelle société, d'une civilisation décadente.

Que ce soit sur les ondes radiophoniques ou hertziennes, voire numériques, la pollution footballistique sévit.

Ces infos itératives de joueurs milliardaires ne voulant plus taper dans un ballon, en grève, commencent à agacer.

Les 20% de football-passionnés ont pris place dans leur fauteuil avec un verre de bière devant leur TV Et les autres me direz vous, et bien voilà, ils doivent subir ce marasme intellectuel sans broncher. Ben oui, c'est cela les nouveaux centres d'intérêt. Triste début de siècle. Où allons-nous ?

Les affaires politiques, les affaires footballistiques, les affaires économiques, ces pollutions diverses et phagocytantes, tout n'est qu'Affaire. La terre se meurt, l'intellect se délite, la morale se perd. Il existe malgré tout quelques jeunes pousses qui montent, qui montent avec d'autres schémas intellectuels. Ces nouveaux polytechniciens, normaliens ou centraliens (iennes) et tout ces jeunes d'horizons divers décontamineront (faut le souhaiter) ce monde ultra pollué. Faisons leur confiance. Pitié, Sauvez-nous !

L'été semble enfin arrivé, si nous avons eu si froid « c'est à cause du réchauffement planétaire », et oui le cirque continu ! N'en prenez pas ombrage, parfois pour enfoncer un clou, il faut lui taper dessus longtemps, mais parfois ce clou ne veut rien savoir et il se tord ou se casse et fait de la rébellion, peut importe la masse choisie, il résiste. Résistez !

Passez de bonnes vacances et oubliez tout ça !

A bientôt, peut être !



Docteur Simone Marie Becco

Sommaire

Les paras : les dernières images d'Eric Delaubier

Paras'art, latest pictures of Eric Delaubier

Pour nos amis les hommes : une excuse enfin valable (vous voyez, je pense à vous)

For our male friends: at last a valid excuse (see! I think of you)

Ekranoplane un avion Russe plus que bizarre de René Toussaint

Ekranoplan, a strange Russian flying machine by Rene Toussaint

Muret 2010 par Stéphane Brizet

Muret 2010 air show by Stéphane Brizet

Mémoires dans la peau par Denis Turina

Under the skin memories by Denis Turina

Mission arctique : Jean Louis Etienne

Balloon flying over the North Pole by Jean Louis Etienne

Naissance d'une piste par Gérard Desbois

Birth of a runway by Gérard Desbois

Croisière noire en 1933 René Toussaint et François Hebrard de Veyrinas

1933, African cruise of the French Air Force by René Toussaint and François Hebrard de Veyrinas

Expo en Bolivie JP Condat

Bolivian exhibition by Jean-Pierre Condat

Les casques d'Alain Marsan ils sont beaux, ne pas les manquer **p 25**

Alain Marsan's beautiful helmets: not to be missed! See **page 25**

Abstracts : les codes secrets, zinc et humeur, naissance d'un nuage, médicaments contrefaits, sexe et survie, ProbaV, nombres premiers

Abstracts: banking codes, zinc and female mood, rain-making clouds, counterfeit drugs, sex and long life, Proba V satellite, prime numbers

Le Constellation bel ouvrage de chez Privat

Lockheed Constellation: a handsome book about the most elegant aircraft published by Privat

Pascal chenu notre spotter

Our spotter Pascal Chenu

Voltige de René Lussagnet

Aerobatics by René Lussagnet

Vol A380 d'AF. JP le Veto le retour!

Aboard Air France A380, the come back of JP le Veto!

© **Juillet 2010 n°43**

© **Aeromed éditions amc/smb N° 43**

Pour nos amis les hommes

La mémoire selon le sexe



Il faut généralement quelques années de vie commune dans un couple pour accepter l'idée que certaines incompréhensions homme-femme ne sont pas le fait d'une mauvaise volonté mais plutôt celui d'un fonctionnement cognitif différent.

Des ouvrages plus ou moins sérieux ont proposé des théories parfois basées sur des intuitions ou des représentations psychologiques. Heureusement, de nombreux scientifiques ont effectué dans l'ombre des recherches de grande qualité pour expliquer ce mystère. Ils ont étudié le fonctionnement cognitif chez l'humain et les mécanismes cellulaires et moléculaires chez les animaux comme le rat permettant de préciser la part « neuronale » ou « hormonale » de cette différence de fonctionnement.

Une revue générale dans le journal de référence « *Trends in Neurosciences* » a ainsi été récemment publiée. En introduction, les auteurs précisent les principales différences chez l'être humain. ***Les hommes ont de meilleures performances en mémoire spatiale alors que les femmes leur sont supérieures quand il s'agit de se rappeler la localisation d'objets.*** Il est établi que les hommes se repèrent de manière plus globale (vision type carte géographique) alors que les femmes utilisent davantage les repères du paysage comme élément de référence. ***Les femmes semblent avoir une meilleure mémoire autobiographique notamment pour les événements avec une valeur émotionnelle.*** Plusieurs études ont aussi montré une supériorité aussi dans les tâches de mémoire épisodique impliquant notamment du matériel verbal. De nombreux travaux ont montré l'influence des facteurs épigénétiques hormonaux mais dans cette revue générale, les auteurs insistent sur les modifications au niveau cellulaire.

Depuis les travaux de Hebb, on sait que la trace mnésique correspond au renforcement du fonctionnement d'un réseau neuronal impliquant notamment un neuromédiateur, le glutamate et un récepteur particulier AMPA, l'hippocampe jouant un rôle essentiel dans l'encodage et le rappel des informations mnésiques. Cet article de science fondamentale montre qu'il existe des différences selon le sexe dans le fonctionnement de ces réseaux avec de modifications dans la transcription des gènes et de l'activation de certains facteurs de transcription.

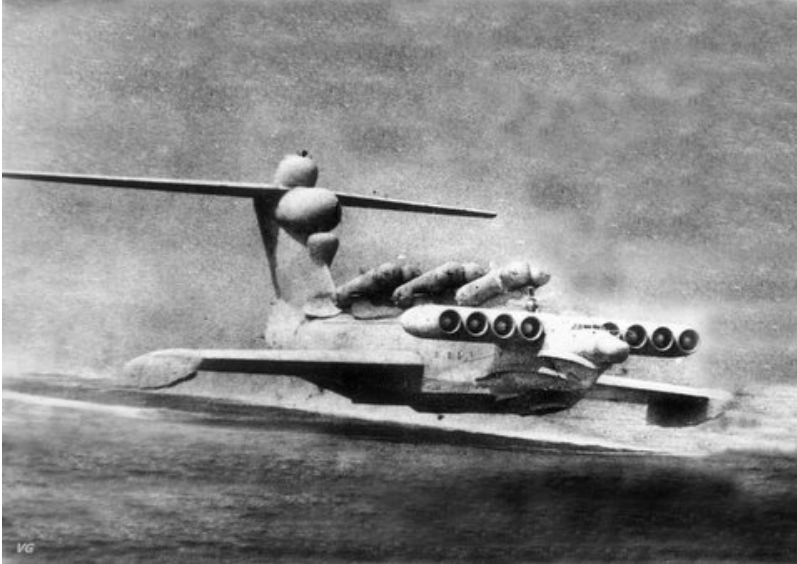
Les données présentées dans cet article sont essentiellement accessibles à des neuroscientifiques...mais elles peuvent aussi être utilisées par tout mari qui se fait reprocher l'oubli un anniversaire de mariage. Il lui sera en effet possible désormais de faire valoir son infériorité biologique dans « l'activation des facteurs de transcription impliqués dans la long term potentiation mettant en jeu les réseaux hippocampiques »... Du moins, on pourra toujours tenter le coup avec un bouquet de roses.

Dr Christian Geny

Mizunoa K et Giese KP : Towards a molecular understanding of sex differences in memory formation . *Trends in Neurosciences*. 2010 ; 33 : 285-291

Hydravion ? Bateau ? Ou ?????

Drôle de machine que voila ! Les russes la désignent comme un Ekranoplane. Ailleurs on parle de véhicule à effet de sol.



L'effet de sol est dû au matelas d'air coincé entre un avion et le sol lorsque l'avion est à moins d'une demi envergure du sol. Ce matelas d'air améliore la portance de l'avion au moment de l'atterrissage. L'effet de sol est d'ailleurs très perceptible sur certains avions, qui refusent littéralement le sol et qu'il faut forcer à se poser. Au décollage l'effet de sol n'est pas très notable, car le pilote éloigne rapidement l'avion du sol pour rejoindre son altitude de croisière.

Dans les années 50, l'ingénieur russe **Alekseiev** a eu l'idée d'utiliser le principe de l'effet de sol pour une nouvelle classe de machines volantes, sorte d'hydravion dont il conserve la coque, mais cantonné dans les basses altitudes à cause de ses ailes tronquées.

Il intéresse les Kremlin à ses études et démarre sur les bords de la mer Caspienne la construction de plusieurs machines expérimentales. Puis il réalise des machines de plus en plus grosses, pour des missions militaires : transport d'assaut, lance missile anti - navires... Ces engins sont conçus pour se déplacer à grande vitesse, 500 km/h environ, à quelques mètres de la surface de l'eau, les rendant difficilement détectables par les radars des navires de guerre (occidentaux). Car nous sommes alors en pleine guerre froide.



La configuration générale de ces engins comporte des réacteurs groupés à l'avant afin d'échapper aux embruns, mais aussi pour envoyer leurs échappements sous l'aile basse. Afin d'enfermer le matelas d'air, l'aile à forte corde dispose d'importants volets et se termine par des flotteurs, faisant également office de cloisons d'extrémité. La dérive est coiffée d'un gigantesque empennage, dont l'envergure approche celle de l'aile. Un hydro ski rétractable est installé sous le fuselage pour l'amerrissage.

Le « Loon » ou Busard, qui vole en 1987. Seul de ce modèle, il a pour mission l'attaque des flottes occidentales avec 6 missiles antinavires rangés sur son dos. Les protubérances sur la dérive abritent le radar de détection et le système de guidage des missiles.

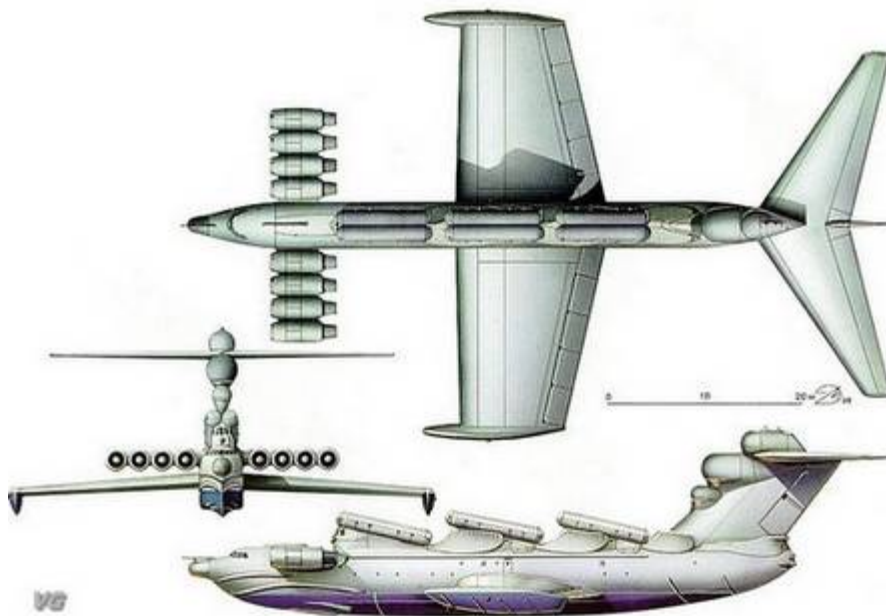


L'écroulement de l'URSS le laissera fils unique. Après les accidents de plusieurs sous-marins russes, une deuxième machine était prévue pour le secours en mer. Elle ne sera jamais achevée. Le Loon reste à l'abandon depuis 1990 environ dans un chantier naval, comme en témoigne ces images.

Mais ce n'est pas le plus gros engin à effet de sol. En effet le 18 octobre 1966 vole « le monstre de la Caspienne », pesant pas moins de 550 tonnes (la masse d'un A 380 !!!). Il sera détruit lors d'un

accident en 1980.

Ces gigantesques véhicules décollent et atterrissent sur l'eau. Ils peuvent voler uniquement au dessus d'une eau assez calme ou de sols avec de faibles reliefs, de la neige ou des glaces. Ils ne peuvent par exemple pas sauter un obstacle comme un clocher de village, car ils sortent alors de l'effet de sol. Ce qui en limite fortement l'intérêt.



A noter que différents Bureaux d'études russes ont dans leurs cartons toute une gamme de projets de véhicules à effet de sol ayant une charge marchande de 2 personnes jusqu'à 1000 tonnes de marchandises !

Pour conclure, un tableau comparant le Lun avec l'A340-600.

TYPE	LUN	A340-600
Capacité	91 T	66 T
Longueur	73.8 m	75.3 m
Envergure	44 m	63.4 m
Hauteur	19.2 m	17.3 m
Surface alaire	550 m ²	430 m ²
Allongement	3.5	9.3
Masse à vide	286 T	178 T
Masse maximale	380 T	380 T
Moteurs	8 NK 87	4 RR Trent
Poussée totale	102 T	109 T
Vitesse	550 km/h	880 km/h
Autonomie	2000 km	10.000 km / 66T
Plafond	5 m	12.000 m

PS : Dans les années 1970, il aurait été intéressant de promener un magnétophone dans les bars fréquentés par les pêcheurs de la mer caspienne afin d'entendre leurs récits de rencontres au petit matin avec ces monstres apocalyptiques. Nul doute qu'après une telle rencontre, la consommation de l'antigel local devait fortement augmenter.....

René Toussaint

Sources: Russia's Ekranoplans by Sergey Komissarov, Red Star volume 8



Muret 2010 Par Stéphane Brizay



© Stéphane Brizay



© Stéphane Brizay



© Stéphane Brizay



Aeromec



© Stéphane Brizay



© Stéphane Brizay

Ce que les vols ont gravé en moi.

(Souvenirs, leçons, cadeaux reçus en plus de 40 ans)

Petit avion, **gros avion**, petit pilote.

Par Denis **TURINA**

Mes premiers vols, seul à bord d'un avion, remontent à l'été 1960 à Grenoble Eybens. Le premier, sur Jodel D.112, le second sur planeur Nord 1300.

C'est le début d'une histoire qui dure depuis bientôt 50 ans et qui, je l'espère, n'est pas encore terminée.

J'ai eu le plaisir de piloter une bonne vingtaine de types d'avions et de planeurs différents mais, à mon grand regret, ni avion de transport, ni gros monomoteur à hélice, ni hélicoptère. En moins de dix ans de carrière opérationnelle j'ai, aussi, utilisé trois sièges éjectables, ce qui n'est pas courant. Que les trois éjections aient eu lieu chacune dans un pays différent, la première en Espagne, la seconde en France, la troisième en Allemagne, à une époque où les chasseurs quittaient rarement l'hexagone, peut étonner. Qu'aucune de ces éjections n'ait été effectuée à l'aide d'un siège éjectable Martin Baker, alors que ceux-ci équipaient déjà la plupart des avions de chasse du monde occidental, c'est presque du snobisme.

A la différence de beaucoup de mes camarades militaires je n'ai, heureusement, jamais eu à combattre des hommes ou à détruire leur ouvrage. Qu'ils soient plus jeunes ou plus anciens, je les admire et je les salue, mais je ne les envie pas. Les problèmes auxquels ils ont été ou seront confrontés, que j'essaie d'imaginer mais que je ne connais pas, sont d'une autre nature et d'une autre dimension que ceux que j'ai pu connaître.

Aujourd'hui, en 2007, je savoure ma troisième vie.

Ma seconde vie a commencé le 26 mai 1975, quand j'ai repris connaissance après l'atterrissage très brutal qui a suivi ma troisième éjection. Et ma troisième vie a commencé en mai 2005, après une « panne grave »:

Gros mal de tête. Urgences, scanner, hémorragie méningée, ambulance, hôpital régional, bistouri. Un problème de durite. Je suis resté pratiquement un mois dans le coma. Sorti du C.H.U. pour rejoindre un centre de rééducation fonctionnelle, j'y suis resté un mois, là aussi.

Les toubibs de La Timone et de Turriers ont fait du bon boulot et ma troisième vie a commencé. Mon crâne abrite désormais un petit tuyau, une vraie durite, associée à une valve à réglage électronique, qui augmentent ma valeur marchande et me permettent de vivre normalement.

Je conduis ma voiture, je fais du ski avec un casque, sur piste et en randonnée à peaux de phoque, quelquefois à plus de 3.500 mètres d'altitude puisque, en 2007, j'ai testé le système à la montée dans le téléphérique de l'Aiguille du Midi, et à la descente sur la Mer de glace et dans le train à crémaillère du Montenvers.



Je continue à donner normalement des cours aux jeunes gapençais, pour l'obtention du Brevet d'Initiation Aéronautique (B.I.A.) et je vole en passager. Les autres pilotes du club, qui sont sympas, me prêtent volontiers les commandes pour un vol local, pour un aller et retour en Corse, ou pour le dernier concours d'atterrissage, par exemple. Pas de vertiges, pas de maux de tête, et je n'ai pas l'impression d'être devenu dangereux pour mes concitoyens, que ce soit au volant de ma voiture ou aux commandes d'un avion de tourisme. J'attends quand même encore un peu avant de me présenter devant un toubib pour faire revalider mon aptitude médicale « P.N. ». Le sacro-saint « principe de précaution » me fait peur.

J'espère bien qu'un jour, bientôt, il me sera possible de voler à nouveau comme pilote et de faire découvrir le vol à mes jeunes élèves du B.I.A. Leur émerveillement au premier décollage, les mains sur le manche et sur la manette, c'est presque ce qui me manque le plus.



Jusque là, je me faisais plaisir avec des machines qui feront rire plus d'un de mes camarades « chasseur ». Mon « avion d'armes » était le MS 893 Rallye, et mon « liner » le DR 400. Avec eux, nous survolions la montagne, ses paysages magnifiques et ...son besoin de respect.

Sur le tard, à la retraite, j'ai aussi appris à remorquer des planeurs et à poser les roues de mon avion sur des altisurfaces. J'ai aussi repris le vol à voile avec beaucoup de prudence et j'ai passé ma « qualif treuil ». Le départ d'un planeur au treuil, si vous ne connaissez pas, ça vaut le coup d'essayer. C'est autre chose qu'une post combustion, dommage que ça dure moins longtemps !

La première fois que j'ai remorqué un planeur biplace moderne en plastique, avec les 180 cv du « Rallye » et ...« levé les pieds » pour passer le péage de l'autoroute qui se trouve au bout de la piste de Tallard, j'ai retrouvé les sensations que j'avais ressenties pour le premier décollage, à Nancy, d'un Mirage III E équipé de 2 bidons de 1700 litres et d'un « Martel ».

C'était au cours d'une « évaltac ». Cela n'avait jamais été fait sur cette piste au profil un peu ondulé et il y avait des spectateurs, y compris aux fenêtres des bureaux de la base. La même concentration, la même volonté et la même exigence dans la précision du geste. La même espérance dans l'attente de pouvoir détacher l'avion du sol avant l'extrémité du béton, qui se rapproche et qui grossit d'une manière pour le moins inhabituelle.

La première fois que j'ai fait une finale sur l'altiport de l'Alpe d'Huez, en DR 400, j'ai ressenti la même exigence de précision dans la tenue de la trajectoire et des éléments, que pour un atterrissage en Mirage III ou en F-100, sur une piste de 2.400 mètres. Avec, en prime, un décor à couper le souffle. Je ne vous parle pas de la finale sur l'altisurface de La Salette ou sur celle de Bellegarde en Diois. Ce sont des expériences qui réjouissent le cœur du pilote.

Aujourd'hui, je suis convaincu que, pour celui ou pour celle (Hé oui, chasseuses, mes soeurs) qui est en place avant ou en place arrière, il n'existe pas de petit ou de gros avion, d'avion lent ou d'avion rapide. Il existe des machines merveilleuses, qui permettent de quitter le sol et d'admirer la terre vue d'en haut. Contrôler les évolutions de ces engins est un plaisir toujours neuf et toujours renouvelé.

Ce plaisir se « mérite ». Il impose un travail d'apprentissage et une rigueur qui restent nécessaires pour pouvoir durer ou, tout simplement, pour rester en vie.

Peu importe le type de véhicule avec lequel chacun de nous essaie de « jouer à l'oiseau », les lois de la physique s'appliquent à tous sans amendement, sans débat et sans état d'âme.

Quels que soient la profession du pilote, son expérience, sa place dans la hiérarchie ou dans la société et le niveau de ses relations, il sait qu'il est soumis aux applications plus ou moins dramatiques, plus ou moins spectaculaires, des lois de l'aérodynamique et de la gravitation universelle. Heureusement, cela ne l'empêche pas de rêver, cela ne l'empêche pas de voler.

Quand les ennuis arrivent.

En cas de pépin, le temps se rétrécit et c'est celui, ou celle, qui est le mieux préparé qui a le plus de chances de bien s'en sortir.

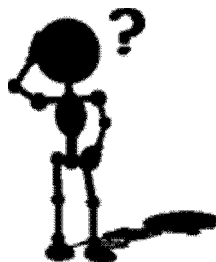
Mieux préparé cela veut dire, pour moi, connaître son avion, ses circuits, ses performances, ses réactions. Connaître également les procédures, et connaître les consignes, pour s'en remettre à elles et pour ne pas éprouver le besoin d'en inventer de nouvelles. Cela veut dire aussi se connaître soi même, pour ne pas se mettre par ignorance, par erreur ou par bravade, dans une situation que l'on aura du mal à maîtriser.

Pendant mon court passage comme moniteur sur Fouga, grâce aux élèves, j'ai découvert comme une évidence le fait que celui qui connaît ses limites et est capable de se sortir d'une situation délicate, évitera de se mettre dans ladite situation parce qu'il l'aura vue venir. Je crois que, souvent, celui qui se trouve dans une situation délicate sans l'avoir voulu, sans l'avoir choisi, a beaucoup de mal à s'en sortir ou est incapable de s'en sortir seul.

C'est pourquoi je crois que dans notre métier, dans notre passion pour le vol, il faut toujours garder un petit coin du cerveau disponible pour prendre du recul et ne pas tenter de forcer son talent. Il faut toujours se tenir prêt à analyser et à traiter l'information qui peut nous paraître négligeable ou gênante parce qu'on ne l'attend pas. Il faut rester en mesure de pouvoir classer les priorités, tout en gardant à l'esprit la situation générale, sans se laisser piéger par un flot d'informations et d'émotions qui peut facilement nous submerger.

En cas de pépin, pilote de « petit » ou de « gros » avion, jeune ou plus expérimenté, nous redevons tous égaux. C'est notre « cerveau reptilien » qui veut prendre les commandes. Tout se joue dans l'analyse de la situation et dans le choix des priorités, pour pouvoir construire une solution, avec les moyens qui restent utilisables, dans le temps qui reste disponible. Deux éléments vitaux qui peuvent évoluer très rapidement et sur lesquels nous n'avons souvent aucune certitude.

Il faut donc lire, interpréter et trier les informations fournies par les instruments et par l'environnement. Il faut vouloir aller chercher ces informations et vouloir les traiter. Ceci impose un gros effort d'analyse et de réflexion, souvent couvert par ce que nous « hurlent » nos sens. Ce n'est pas toujours facile. Une vibration inhabituelle de l'avion, reçue par notre corps, se fera toujours plus pressante que la vue d'une aiguille en butée haute ou en butée basse. Je ne parle pas d'une petite odeur de « cramé » qui, sans qu'il soit besoin du moindre effort de réflexion, fera plus que l'allumage de n'importe quelle lampe rouge pour polluer l'ambiance, jusque là sereine, qui pouvait régner dans une cabine.



En vol, garder de la capacité d'attention disponible pour détecter, analyser et traiter, les informations que l'on reçoit et que l'on n'attend pas. Se méfier de ce que nous disent nos sens et notre « cerveau reptilien », qui s'imposent naturellement et peuvent altérer notre capacité de réflexion.

En cas de pépin, rechercher l'information, lire les instruments. Bien faire la différence entre ce que l'on croit et ce que l'on sait. Définir les priorités, appliquer les procédures.

« Yaka » analyser, trier, décider, exécuter. Rien de tout cela ne se fait naturellement. C'est celui ou celle qui raisonnera et agira le mieux, qui aura les meilleures chances de s'en sortir.

Au sol, l'enquête.

Pour ma part, j'ai toujours eu le sentiment d'avoir fait ce que j'ai pu et je n'ai jamais craint les enquêteurs. Tous ceux auxquels j'ai eu affaire ont été honnêtes et, très souvent, compréhensifs.

Après coup, j'ai quand même eu droit à des réflexions de la part de personnes parfois très étoilées et que, pour la plupart, je ne connaissais pas. Certaines de ces réflexions m'ont fait très mal. Non pas parce qu'elles touchaient juste, mais parce qu'elles m'ont paru trop faciles. Avec le recul, je pense qu'il s'agissait de maladroites, sans volonté de blesser.

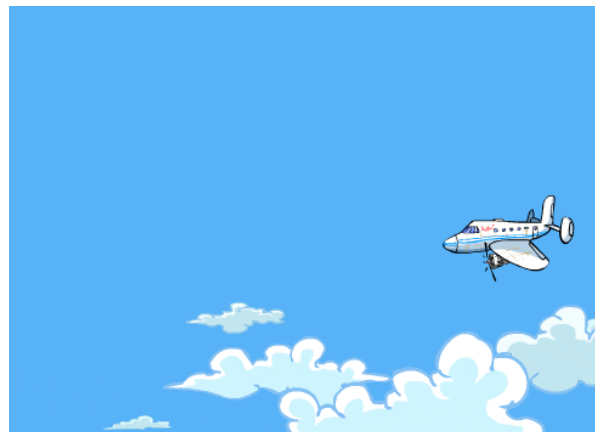
Exemple « gentil » : - Si vous n'aviez pas eu autant de sauts en parachute, vous auriez peut-être réfléchi plus longtemps avant de sauter.

Exemple plus méchant : - Vous commencez à nous revenir cher. Il faudrait penser à vous arrêter.

J'ai heureusement trouvé des hommes, parfois aussi étoilés que les précédents, qui m'ont beaucoup aidé. Mais je suis convaincu que des pilotes se sont tués en essayant de rattraper des situations sans issue. Par manque de réalisme, sans doute, mais aussi par peur de décevoir ou par peur de fuir des responsabilités.

Il faut un « facteur déclenchant » fort, un ordre clair, la proximité du sol, etc., pour que le pilote quitte, physiquement, le cocon de sa cabine. Le risque me paraît toujours bien réel quel que soit le type d'avion, surtout quand le pilote est, ou se sent, à l'origine du problème.

Merci encore aux enquêteurs qui s'adressent d'abord à des camarades en difficulté.



MISSION ARTICQUE de Jean Louis ETIENNE

<http://www.jeanlouisetienne.com>

Expédition Generali Arctic Observer

Le but : apporter un témoignage sur l'état atmosphérique au dessus de la banquise arctique, ils sont et scientifiques et pédagogiques:

- mesure du CO₂ atmosphérique
- mesure du champ magnétique terrestre
- mesure des particules en suspension
- mesure de l'ozone troposphérique

Ses assistants :

Christophe HOVER : coordinateur du vol

Luc TRULLEMANS : météorologue et routeur

Le sponsor est Claude TENDIL : PDG de Generali

Mais toute une équipe au sol est a disposition pour manager ce vol

Le départ est fixé le Lundi 5 avril 2010 à 6h 10 de **Longyearbyen** au Spitzberg, direction le Pôle Nord puis l'Alaska sur une distance parcourue prévue de 3500 km



La nacelle comporte 14 bouteilles de gaz et le ballon est gonflé avec 2000m² d'Hélium, Cette nacelle construite avec des matériaux isolants présente six hublots. La température intérieure varie autour de 15°C, les cycles de sommeil de Jean Louis Etienne sont de deux heures par jour fractionnés

L'altitude est fluctuante et fonction des vents, de la brume et des tempêtes de neige notamment celle qui survient deux jours à peine après son départ ; cette altitude varie donc entre 150 m ce qui demande un pilotage ultra- précis et 600 m voire 5000 m afin de recharger les panneaux solaire pour produire l'énergie nécessaire au matériel embarqué. Sa vitesse varie entre 15km/h et 90 km/h le long du trajet.

Le samedi 10 à 7h40 il pose son ballon en Sibérie (- 27°C et 280 km au nord de la ville de Batacaï) après 5 jours et 1h30 de vol sur 3130 km Les secours arrivent le lendemain à bord d'un hélicoptère Russe MI-8 qui l'entraînent vers Yakoutz.

Les formalités russes prennent trois jours afin de vérifier la nacelle, le matériel scientifique, technologie et les enregistrements vidéo prouvant qu'aucune info secrète n'avait pu être enregistrées (les autorisations russes de survol de la Sibérie n'ayant pas été demandé car elles auraient été refusé)

Au journal de bord du 26 avril 2010 de Jean Louis Etienne: Périlleuse traversée

Cette traversée fut périlleuse, engagée, comme aucune des expéditions que j'ai faite, car voler n'accorde aucun répit. Voici pourquoi je n'ai envoyé aucun journal de bord. D'abord la traversée du Spitzberg, 36 heures intenses entre mer, montagne et brouillard, au plus bas possible pour gagner vers le Nord. Suivirent 12 heures de survol de la banquise, un pur bonheur, jusqu'à ce que la situation se complique. Manque d'électricité par ensoleillement insuffisant sur les panneaux solaires. En mode dégradé, priorité au GPS et à l'Irtrack, système de suivi par satellite par le PC vol. Perte du timer qui régule le brûleur ; je dois piloter à la main. Dans la proximité du Pôle, une tempête m'impose 15 h de pilotage hyper concentré entre 300 et 150 m sol à 80 et 90 Kms/! Après quoi je suis monté à 500 m pour me reposer, pas longtemps. Départ d'incendie du a une fuite de la veilleuse du brûleur ; le gaz liquide coule en feu dans la nacelle. Extincteur efficace : ouf ! En chute rapide, je récupère à 20 m sol. Énorme stress. La fatigue s'accumule. Je monte à 3000 m pour recharger les batteries et me reposer puis redescends à 300 m pour reprendre une meilleure trajectoire. Nouveau déficit d'électricité. Je dois piloter à la main sur un seul brûleur. Le PC me demande de monter à 5000 m.



Premières hallucinations auditives et visuelles dont je suis conscient. Je respire l'oxygène à 2 l/mn. En plein soleil, la surcharge électrique déclenche un incendie sur le tableau de bord ! Fuite de gaz sur le seul brûleur qui fonctionne ! La trajectoire vers l'Alaska se ferme. Il est décidé de rejoindre la côte de Russie. Après une très belle journée à survoler la Sibérie, atterrissage grandiose. Enfin posé je m'endors une cuillère dans la bouche APRES 6 jours d'une rare intensité

Naissance d'une piste privée

Gérard Desbois

Heureux qui comme Ulysse a fait un beau voyage ... à Gimont pour le festival du film aéronautique en cette fin d'été 2009.

Heureux ceux de ce monde qui ont eu la chance de découvrir, lors du meeting de clôture de cette manifestation, la sublissime Patrouille Piper de Toulouse, et qui ont pu en apprécier tout le talent (toute suffisance mise à part bien sûr...)

A tous ceux-ci et aux autres qui liront ces quelques lignes bien-sûr, je m'en vais vous conter la genèse de cette nouvelle aventure qui aurait tout aussi bien pu prendre place à Valcosi dans le Gers, dans les prairies de Monsieur le Maire (voir "Autour de l'Avion"). D'ailleurs pourquoi pas ?...

Piste privée, première ! Clap !

Tout aéronaute, indigène de la région aéronautique toulousaine connaissait (il est maintenant détruit, mais renaîtra) le Piper J3 F-BBIK tout jaune avec ses bords d'attaque bleu ciel. Voici six ans, les copropriétaires (dont l'un est votre serviteur) de ce superbe oiseau mythique se mirent en tête de déclarer une partie du domaine foncier de l'un d'eux comme aéroport privé. Bref, on allait faire d'un champ à vaches, une piste pour petits avions, et pour le nôtre en particulier.



Conformément à la circulaire AC 35 de 1973 remplaçant l'AC 12 de 1969, qui régit la norme d'implantation d'aérodromes privés, studieusement décortiquée (voyez si j'en sais des choses !), un dossier en sept exemplaires fut adressé, en l'occurrence, à la Préfecture du Tarn et Garonne. Pourquoi sept ? Eh bien, je vais vous le dire ! Comme le clamerait Sarko.

Si la circulaire susnommée n'en demande que quatre, il est des administrations locales qui s'auto-fabriquent quelques lois afin d'asseoir un peu plus le pouvoir de la délocalisation. En effet, si le premier dossier était destiné aux services techniques de la préfecture, si le deuxième était dirigé vers les services compétents de l'Aviation Civile, si un troisième devait s'empiler sur le bureau d'un pailleux de la Région Aérienne Militaire, si un quatrième devait atterrir chez le commandant de la Police de l'Air et de Frontières, quid des trois autres ??

Ayant toutefois quelques doutes sur la probabilité de voir un de ces exemplaires encadré et en exposition dans la chambre à coucher de Monsieur le Préfet, et même si nous pensions avoir réalisé un chef-d'œuvre, je me demanderai toujours quelles furent la destination de deux d'entre eux, même si je pense que l'un s'est retrouvé par hasard sur le bureau de monsieur le douanier. En revanche, il n'y eut aucun doute quant à la trajectoire du dernier puisqu'il devait achever sa course dans la poche d'un agent de l'Équipement ! Oui, vous avez bien lu : de la DDE⁽¹⁾ !! De là devaient commencer tous nos ennuis.

J'ai pourtant une grande sympathie pour la DDE. Qui n'a pas un jour envié ces travailleurs en chasuble fluo se soutenant mutuellement dans leurs tâches quotidiennes quand ce ne sont pas leurs manches de pelles qui le font. Qui n'a pas rêvé un jour d'être au volant d'un de ses beaux tracteurs orange dans une zone délimitée quotidiennement par deux camions de signalisation « fauchage » avec chauffeur et redonner à la nature bordant les routes départementales toute la fraîcheur d'une coupe à la JC Aubry ?

Le problème de la DDE, c'est qu'il n'y a pas que des faucheurs de marguerites de printemps en tracteurs, il y a aussi pleins de gens dans des bureaux qui, chaque jour que Dieu fait, s'interrogent sur la manière dont ils pourraient bien faire dépenser l'argent du contribuable dans de sublimes ronds-points ou autres haricots afin de tempérer les ardeurs Fangiennes de tous ces automobilistes criminels en puissance... Conscients de leur mission de haute sécurité routière et lorsqu'il n'y a plus de rond-point à implanter, ils s'investissent dans d'autres sujets où leur devoir moral de spécialistes des surfaces attribuées aux mobiles en mouvement doit s'exprimer. Lorsque de surcroît, l'agent en charge de l'exemplaire est en plus pilote privé tout juste breveté après dix ans d'études fastidieuses, il devient immédiatement expert en aérodrome privé et émet un avis qui fait foi ! Si !

D'où, un premier refus de la Préfecture,

- Attendu que la piste comporte une pente à douze pour cent (je comprends que cela ait pu l'effrayer. Les habitués des pistes en montagne doivent bien se gausser...)
- Attendu qu'une ligne à haute tension est implantée à trois cents mètres de la partie basse de la surface. (C'est sûr que lui, se serait fichu dedans à tous les coups...)
- Attendu que des bâtiments sont à proximité du terrain (sic) (Le plus proche bâtiment étant à 250 m de la trajectoire d'approche, c'est dire si le risque était élevé.) Mais je peux comprendre que pour ce monsieur pilote autoproclamé de la DDE, les seuls aérodromes susceptibles de l'accueillir, lui, en terme d'espace sont ceux dont la piste fait au minimum 3 km de long et 60 m de large. Le pauvre tout de même, quelle frustration de se savoir aussi mauvais... !



Bref ! L'ouverture de notre aérodrome privé serait pour plus tard. Mais que faire en de telle situation afin de faire valoir ses droits ? Car la circulaire AC 35 DBA est parfaitement claire sur le sujet : « **Les caractéristiques techniques d'un aérodrome privé sont de la responsabilité du pétitionnaire et ne peuvent en aucun cas être un motif de refus** » Ceci est la phrase exacte de la circulaire et je conseille à tous ceux qui se mettraient en tête de demander une autorisation d'ouverture d'un aérodrome privé de bien la retenir.

Aussi, et parce que nous autres contribuables sommes bien élevés et respectons (si, si !) notre belle administration française, même délocalisée, un recours dit "gracieux" fut présenté à Monsieur le Préfet du Tarn et Garonne après qu'une rencontre stérile ait été organisée à la préfecture en présence de la DAC⁽²⁾ sud et de ce brave fonctionnaire qui commençait sérieusement à mériter quelques coups de bottes dans le fondement.

C'est notre recours gracieux qui fut botté... en touche, directement et à nouveau sur le bureau de ce bon monsieur de la DDE, maintenant en charge des projets d'aménagements du département au sein du service du même nom de la préfecture. Doivent pas rigoler tous les jours, les paysans du coin...

Evidemment, l'abruti ne pouvant s'auto-désavouer, nous essayâmes derechef un deuxième refus, par lettre recommandée.

Que faire ? Nous étions dans notre droit le plus absolu et les services concernés de la préfecture, incompetents en la matière avaient une confiance aveugle dans les conclusions d'un personnage pourtant parachuté indument dans la procédure d'autorisation. Pour la petite histoire, il est maintenant de notoriété que la préfecture du Tarn et Garonne a une lecture toute particulière des lois de la république et rarement pour le bien des administrés...

Pour nous, l'affaire était claire ; il y avait abus de pouvoir d'une administration sourde à toute requête de conciliation.

Il nous restait la saisine du tribunal administratif. Nous fûmes déboutés en première instance au motif qu'une préfecture est souveraine dans l'exercice de ses pouvoirs même si cela doit aller à l'encontre de règles émises par une autre administration. Incroyable ! A se taper le cul par terre ! Autant vous dire que le pauvre quidam moyen qui nourrit toute cette caste de nuisibles avec ses impôts a toujours tort. Les loups ne se dévorent jamais entre eux ! Le temps de Cartouche versus le Régent est loin d'être révolu et j'ai une sympathie toujours plus aiguisée à l'égard du premier.

Nous étions coincés, nous n'obtiendrions point cette autorisation. Qu'à cela ne tienne ! Nous attendrions que la pulpe préfectorale se soit redéposée, nous continuerions à nous poser dans la plus stricte illégalité de temps à autre avec notre F-BBIK sur ce terrain potentiellement reconnu afin de ne pas perdre la main et nous renouvellerions notre demande dans quelques années, lorsque certains des protagonistes auraient changé. Petite fronde ou doigt d'honneur aux prévôts, certes, mais quelle jouissance tout de même !

Six années passèrent ainsi, six années au cours desquelles nous avions acquis, toujours au nez et à la barbe de fonctionnaires incompetents et nuisibles, une très solide expérience sur ce terrain et pour lequel nous étions encore plus aptes et déterminés à en demander l'ouverture officielle.

Piste privée, deuxième ! Re-Clap !

Au mois de mai 2008, pensant qu'un nouveau nom pour une nouvelle affaire serait de nature à faire éviter le rapprochement avec la première, un nouveau dossier est établi par mes soins (cartes au 1/500000^{ème} et au 1/ 20000^{ème}, plan cadastral, profil en long reprenant les obstacles et pentes d'approche et de décollage pleine charge, etc.) et est envoyé au « Bureau de l'environnement » de la préfecture. Monsieur le Préfet avait été remplacé dans l'intervalle par une Madame la Préfète (pas plus tendre pour autant...) et le fonctionnaire de la DDE existait toujours mais ne sévissait plus de la même manière. Nous avions donc nos chances cette fois-ci. C'était à nouveau bien mal connaître cette administration pour laquelle, dans l'intervalle, le principe de précaution avait été inscrit dans la constitution.

Deux jours avant l'expiration de délai légal de deux mois au cours desquels une absence de réponse tient lieu d'acceptation, je reçois une lettre recommandée nous signifiant à nouveau un refus au seul motif que notre nouveau projet n'apportait aucune modification technique par rapport au précédent. Et pour cause !



Nous ne pouvions tout de même pas déplacer le terrain dans les plaines de Beauce ou de Brie !! Mais les bougres avaient inévitablement fait la liaison avec la première proposition de 2002.

Je dois cependant ici préciser que cette décision de refus fut prise à l'encontre des avis favorables de M le Directeur Régional des Douanes, de M le Directeur Zonal de la Police aux Frontières, de M le Directeur de l'Aviation Civile sud et M le Maire de la commune portant le terrain. Excusez du peu. Un comble, quoi !

Je pris donc immédiatement contact avec ces deux dernières administrations (PAF⁽³⁾ et DAC sud) afin d'essayer de bien comprendre le nouveau motif de refus et pourquoi il avait été fait mention de modifications techniques que nous aurions dû apporter au nouveau projet alors qu'il n'y aurait pas dû avoir de rapport avec l'ancien.

J'en profitai bien évidemment pour jouer les extincteurs à pétrole en leur demandant leur sentiment sur cette affaire et si elles ne se sentaient pas elles aussi un peu "roulées dans la farine" comme on dit à Toulouse. Je découvris alors, ces deux protagonistes dans une colère noire peu contenue et ni l'un ni l'autre n'avaient l'intention de ne pas laver cet affront. En effet ces deux administrations s'étaient rendues sur place, avaient considéré en leur âme et conscience toute la dangerosité de ce prétendu aérodrome en herbe... effectivement en herbe et avaient toutes deux porté leur culotte dans le bureau du responsable du Service de l'Environnement de la Préfecture du Tarn et Garonne afin de rendre leur verdict, positif en l'occurrence. Je ne sus que beaucoup plus tard que le chef de ce bureau n'était autre que cet animal d'agent de la DDE qui nous avait sabordé le projet six ans plus tôt !

« Comment ? Mais pour qui se prennent-ils dans cette préfecture ? Nous étions sortis d'accord de cette réunion et ils nous plantent une hallebarde dans le dos ! De plus ils n'y connaissent absolument rien et prétendent passer outre notre avis d'expert ! Ça ne se passera pas comme ça !

Moi je buvais du petit lait. J'avais pour une fois deux administrations compétentes, représentées par des personnes honnêtes et il faut bien le dire, passionnées qui prenaient la défense d'un projet qu'ils jugeaient tout à fait réalisable face à une troisième, totalement incompétente mais régaliennne. Je commençais à percevoir une issue possible dans la résolution de notre problème.

Une première réunion de travail fut organisée avec l'agent humilié de la DAC sud. Je repartis de celle-ci avec quelques modifications mineures au projet initial mais qui devaient sans conteste marquer la preuve de notre bonne volonté à apporter des modifications techniques au projet initial, puisqu'il en fallait... Si seulement j'avais su lesquelles étaient requises par les services techniques de la préfecture, nous aurions gagné du temps. Mais comme elles n'avaient été légitimées que pour nous mettre des bâtons dans les roues et étaient le fait d'une seule personne qui avait mal digéré d'être trainée devant le tribunal administratif six ans auparavant bien qu'elle ait gagné, l'injonction de la préfecture ne précisait évidemment rien. L'agent de la DAC fut d'une coopération sans borne.

Une deuxième réunion de crise fut organisée dans les bureaux de la PAF. Je découvris là-encore des policiers remontés comme un régiment de pendules. Ils avaient encore moins supporté la gifle que la DAC et étaient décidés à partir en guerre contre cette ignominie. Je ne les remercierai jamais assez, et en particulier l'un d'eux ; Patrick pilote de la Police aux Frontières, devenu après coup un ami.

« Ca va ch... ! Me dit-il. Tu es dans ton droit et on fera tout pour le démontrer.

J'irai avec un ULM me poser sur votre terrain et je vais faire un film que je leur montrerai afin de leur démontrer qu'il est absolument sans danger pour des pilotes expérimentés sur le type d'avion que vous avez.

Reprenant espoir, me sentant soutenu dans ma démarche et afin de respecter la procédure, j'envoyai immédiatement à Madame la Préfète un recours gracieux par lettre recommandée avec de nouveaux plans reprenant les modifications conseillées par l'agent de la DAC Sud. En fait, il s'agissait de faire abattre un arbre en bas à droite de la pente et de faire disparaître une haie d'épines en limite basse du terrain. Ce n'était rien mais cela changeait tout !?

A la première occasion, Patrick posait son Tétrás (ULM semblable à un Piper J3) sur notre terrain et en filmait les séquences d'approche, d'atterrissage et de redécollage.

Le rouleau de pellicule sous le bras (ça, ce n'est peut-être pas vrai, car cela devait bien être un caméscope numérique...), il convoqua tous les protagonistes pour une nouvelle réunion à la préfecture de Montauban (sa fonction le lui permettait) où, lui, allait y présenter son film et notre monsieur de la DAC, les modifications qu'en tant qu'expert, il avait suggérées.

« Et moi, il faut que je vienne ? Lui demandai-je innocemment ?

- T'occupe pas de ça ! Me dit-il. Ça va saigner mais je te ramène l'autorisation ! »

A l'issue de cette réunion excessivement houleuse (je l'ai appris plus tard) mais où chacun avait été mis devant ses vraies responsabilités, je reçus un coup de téléphone de Patrick m'apprenant que la partie était gagnée car plus rien ne pouvait être opposé au projet.

Effectivement, le 06 Novembre 2008 je recevais de la Préfecture du Tarn et Garonne, par lettre recommandée, une autorisation d'ouverture d'un aérodrome privé à l'endroit choisi. Mais ! Le Bureau de l'Environnement ne pouvant s'avouer totalement vaincu, cette autorisation ne nous fut accordée que pour une période de deux ans renouvelable selon sa bonne volonté et à la condition qu'aucun accident n'y soit déclaré. Pour sûr que nous allions leur déclarer tout le petit bois que nous allions casser... !.

Je bondis de joie à la lecture de cette autorisation et m'empressai d'avertir mes deux petits collègues co-propriétaires du F-BBIK afin de leur annoncer la bonne nouvelle.

Coïncidence, Ils venaient de poser avec à Gaillac et allaient donc sans plus tarder revenir et se poser pour la première fois légalement sur "notre" terrain.

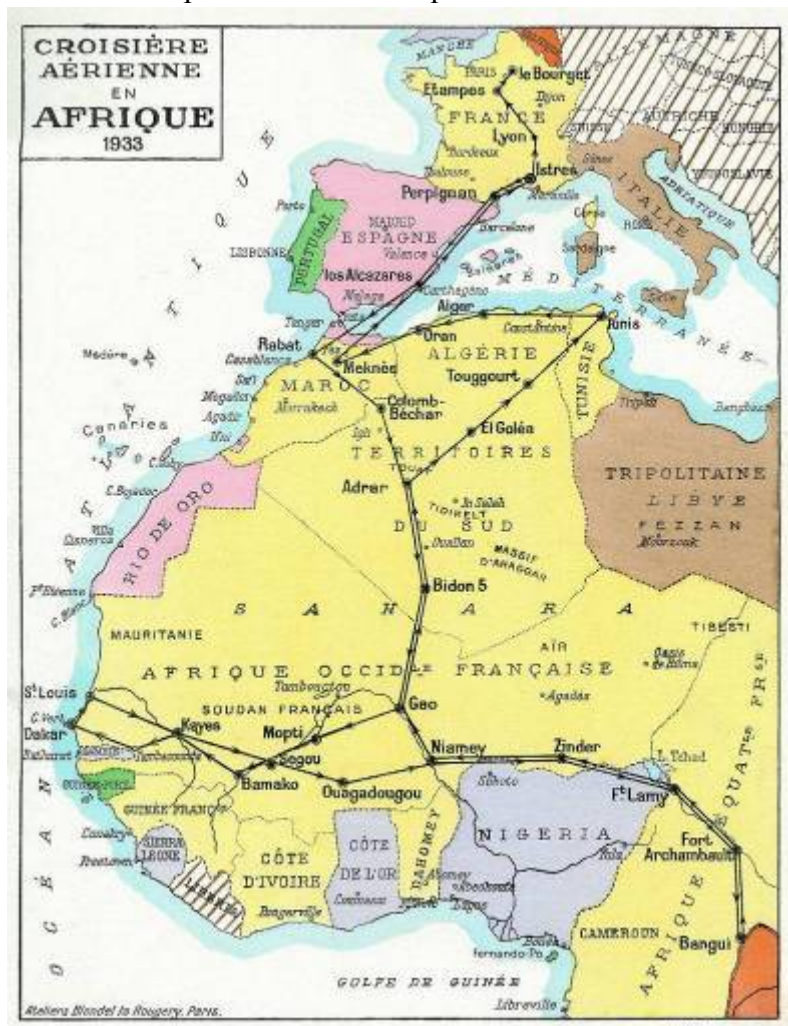
Les deux premiers atterrissages se déroulèrent comme à l'accoutumée sans le moindre souci. En revanche, il en fut tout autre pour la troisième puisque le J3 finit sa course train rentré, dans le prolongement de la piste non dégagé d'obstacles sous le regard médusé de quelques bovidés au demeurant fort sympathiques. Je rappelle ici, pour la bonne compréhension de l'épisode, que le Piper J3 est un avion non équipé d'un système de rétraction du train d'atterrissage... En clair, là, il y avait quelque chose qui avait merdé, mais légalement pour la première fois ! Si si ! On dit à Toulouse, en de pareilles circonstances, que "le total a fini dans les bartas⁽⁴⁾"

Je ne ferai aucun commentaire sur les circonstances de l'incident puisque personne ne fut blessé. Une chose est certaine, nul n'est à l'abri d'un "merdage" temporaire, peu grave en soi pourvu qu'il ne se terminât pas au CHU. L'humilité devrait toujours être la première qualité d'un pilote.

Magie noire de la DDE ou coup du sort ? Le cours de l'histoire venait de s'inverser. Pendant plus de vingt ans nous avions eu un Piper J3 sans terrain et tout à coup nous avions un terrain mais plus d'avion ! Avouez que c'est idiot tout de même ! Surtout lorsque ceci arrive le jour même de la réception de l'autorisation officielle... //// ...//// (à suivre)

1933 Croisière Aérienne en Afrique

Après la Croisière Noire Citroën de 1924-1925, c'est au tour de la toute jeune Armée de l'Air de partir visiter l'Afrique.



Sous la direction du General Vuillemin 28 Potez 25 TOE vont parcourir 23.000 km et survoler les colonies françaises d'Afrique entre le 8 novembre 1933 et le 15 janvier 1934.

Cette opération a plusieurs buts

- militaires en montrant le potentiel de l'Armée de l'air,
- politiques en faisant passer un message fort aux colonies sur la présence de la France,
- publicitaires pour le matériel aéronautique français,
- économiques avec la future ouverture de routes aériennes,
- et bien sur de prestige.

Le Potez 25 n'est certes pas l'avion de pointe de l'armée de l'air. C'est un appareil biplace d'observation fiable, robuste et bien adapté à l'Afrique. Il a été produit à plus de 2000 exemplaires. Rappelons que c'est à bord d'un avion de ce type qu'Henri Guillaumet eut son accident lors de la traversée de la Cordillère des Andes.

La préparation commence par celle des différents terrains d'atterrissages en Afrique pour recevoir et ravitailler rapidement 30 avions. Des terrains de secours sont également créés. Des liaisons radio sont établies entre les terrains et pour pouvoir communiquer avec les avions.

Au mois de septembre trente avions sont rassemblés sur la base aérienne d'Istres, d'où partira la croisière d'escadre, pour être modifiés pour leur nouvelle mission :

Démontage de l'armement à cause du survol de l'Espagne,

Aménagement de l'habitacle de l'observateur avec un pare brise et un siège identique à celui du pilote,

Installation de roues munies de freins,

Modification des moteurs et de leur circuit de refroidissement,

Installation d'un poste de TSF dans chaque avion (à cette époque seuls les avions des chefs de patrouille en étaient équipés) et de sa génératrice électrique,

Pose de deux réservoirs d'eau potable d'une contenance totale de 60 litres,
Installation à bord d'un lot d'outillage et de pièces de rechange,
Embarquement de trois sacs vides destinés à contenir du lest pour amarrer les avions aux escales, les housses du moteur et des habitacles, d'une pompe à main pour faire les pleins d'essence,

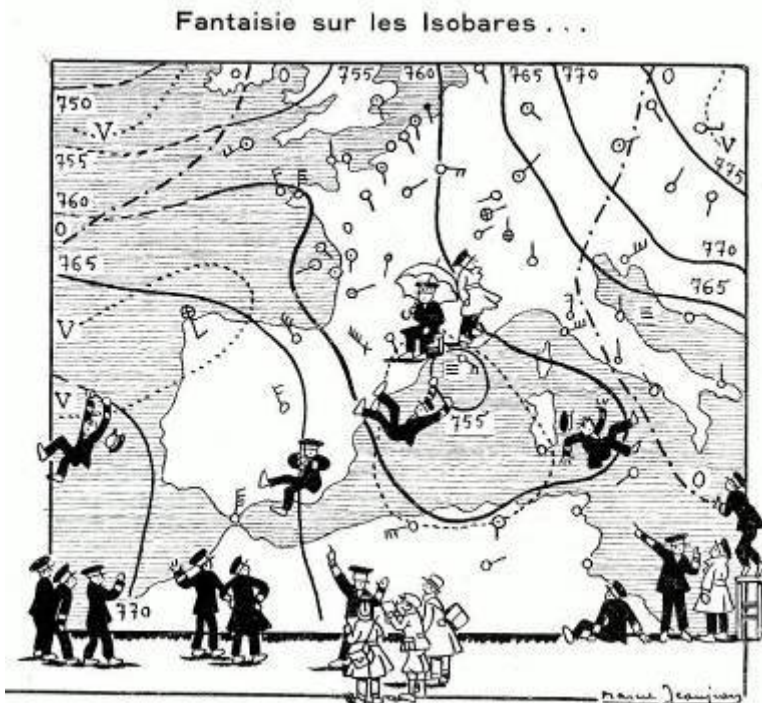


Les avions reçoivent également un équipement de secours composé de panneaux de marquage au sol, de fusées de signalisation de nuit, de 30 jours de vivres (pain, riz, sardines, sel, sucre, thé, rhum, alcool de menthe, réchaud à alcool, lampe à alcool, un fusil et deux boîtes sanitaires).

Enfin chaque membre d'équipage a la possibilité d'emporter deux valises d'effets personnels.



La plaquette des Avions Potez qui retrace la Croisière a été largement illustrée par les croquis du célèbre dessinateur Marcel Jeanjean.



30 équipages sont triés sur le volet, dont quatre provenant de la Marine Nationale. Pour les former, des conférences ont lieu pour présenter l'avion, faire des rappels de navigation, de radio téléphonie. Puis ont lieu les exercices pratiques de navigation et la préparation des nombreuses cartes nécessaires à la mission.

Pour la traversée du Sahara des croquis ont été établis avec les principales pistes que les équipages croiseront. Le matériel radio est longuement essayé au sol et en vol. Puis vient l'entraînement au vol de groupe pour les formations simples de trois avions, puis pour toute l'escadre.

Deux avions seront accidentés durant cette période et ne seront pas remplacés, faute de temps.

Le général Vuillemin, qui connaît bien l'Afrique, présente les différents terrains, les particularités des différentes étapes et les spécificités de la météorologie africaine aux équipages.

Si le 8 novembre la première étape Istres-Perpignan- Los Alcazares (Espagne) bénéficie de l'ouverture de l'avion d'Air France qui effectue la liaison Marseille-Barcelone, l'escadre doit se débrouiller seule sur les étapes suivantes.

Le périple est couvert par le quotidien « Le Journal » dont un reporter suit la croisière à bord d'un Caudron Phalène.

Les étapes font entre 3 et 5 heures de vol, avec souvent un décollage à 6 H du matin. Des étapes doubles sont effectuées certains jours comme Gao-Mopti-Bamako (8 HdV) le 16 novembre, ou Kayes-Dakar-St Louis (7.30 HdV) le 20 novembre. Les avions atteignent Bangui le 2 décembre. Après quelques jours de repos bien mérités, ils rebroussement chemin le 5 décembre selon une route légèrement différente et reviennent à Istres pour Noël.



**FORT-ARCHAMBAULT
FORT-LAMY**
6 Décembre 1933

Au cours de cette étape, une cellule retardée par des ennuis mécaniques reste en liaison radiotélégraphique avec l'escadre et communique à celle-ci sa position tandis qu'elle la rejoint.

C'est le 7 janvier, après quelques jours de permission, que les avions prennent le chemin de la capitale pour des cérémonies. La météo hivernale ne coopère guère car les avions se posent sur l'aéroport du Bourget que le 15 janvier.

Le général Vuillemin est décoré à cette occasion par le Président de la République Albert Lebrun, puis il est reçu à l'Hôtel de Ville de Paris.

Les cérémonies grandioses devaient également honorer Maurice Noguès, revenant d'Indochine à bord du trimoteur Dewoitine 332 « Emeraude ». Hélas son avion s'est écrasé dans le Morvan en pleine tempête. La suite des cérémonies fut donc annulée.

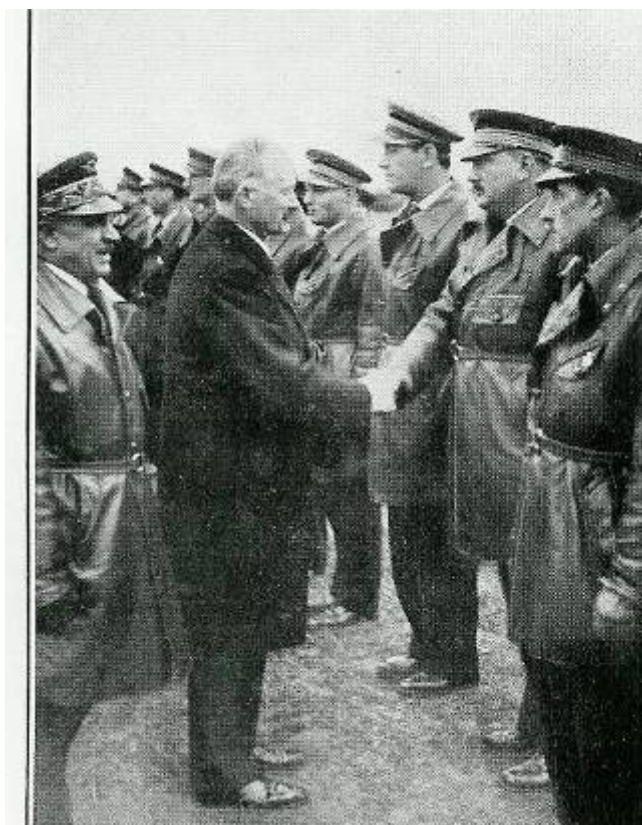
Les aviateurs qui ont participé à cette croisière ont continué à gravir les échelons de l'Armée de l'air. Le général Vuillemin est ainsi devenu plus tard le chef d'état – major de l'Armée de l'Air.

René Toussaint

Source :

Bulletin technique des avions Potez No 20, 4^e trimestre 1933 (propriété de François Hebrard de Veyrinas)

[www. Cocardes.org](http://www.Cocardes.org)



Expositions en Bolivie

Cérémonies officielles du 15 mars 2010

Avec l'exposition sur l'histoire du courrier entre la France et la Bolivie créée à l'Alliance Française de La Paz par l'association « La Ligne Bleue », les autorités boliviennes ont décidé de réaliser des enveloppes spécifiques, un tampon 1^{er} jour et un timbre spécial édité à 30 000 ex, reprenant un visuel de Jean-Pierre CONDAT. Cette initiative commémore les 80 ans du 1^{er} vol aéropostal des Pyrénées aux Andes. En effet une extension de la ligne de l'Aéropostale a existé en 1930 et des pilotes français acheminaient le courrier entre Arica au Chili et La Paz via Tacna au Pérou, en utilisant successivement un Laté 28 et un Potez 25.

Le 15 mars a donc été l'occasion de cérémonies officielles de remise du timbre à Monsieur l'Ambassadeur de France par les autorités de la Poste bolivienne. La Suisse qui a financé cette opération était représentée par son Ambassadeur.

La journée s'est prolongée par le vernissage de l'exposition « Des Pyrénées aux Andes » comportant des panneaux relatant l'épopée du transport du courrier entre nos deux pays, des plis de la collection de Pierre LAZUECH évoquant la ligne « Mermoz », des tableaux de Jean-Pierre CONDAT, des silhouettes d'aviateurs de l'époque et des réalisations enfantines d'élèves du Lycée Franco-Bolivien de La Paz associé à cette manifestation. L'ensemble s'inscrivait dans le cadre de la semaine de la francophonie pilotée par l'Alliance Française.

L'exposition a été vue ensuite au Lycée Franco-Bolivien Alcide d'Orbigny de La Paz et dans les autres Alliances Françaises de Bolivie avant de partir au Pérou.

Le même dispositif d'exposition est disponible en France et des expositions comparables pourront être organisées avec le concours des services de la Mairie de Toulouse, de la Région Midi-Pyrénées ou de La Poste qui ont soutenu cette entreprise. **Jean Pierre Condat**



LES CASQUES D'ALAIN MARSAN



Ci-dessus : Casque Gueneau 316 du 3^e Escadron « Auvergne » de la 13^e Escadre de Chasse de Colmar équipé du Mirage V-F. Les insignes sont « Le Fou » (vu coté droit) et le « glaive Moriétur ».

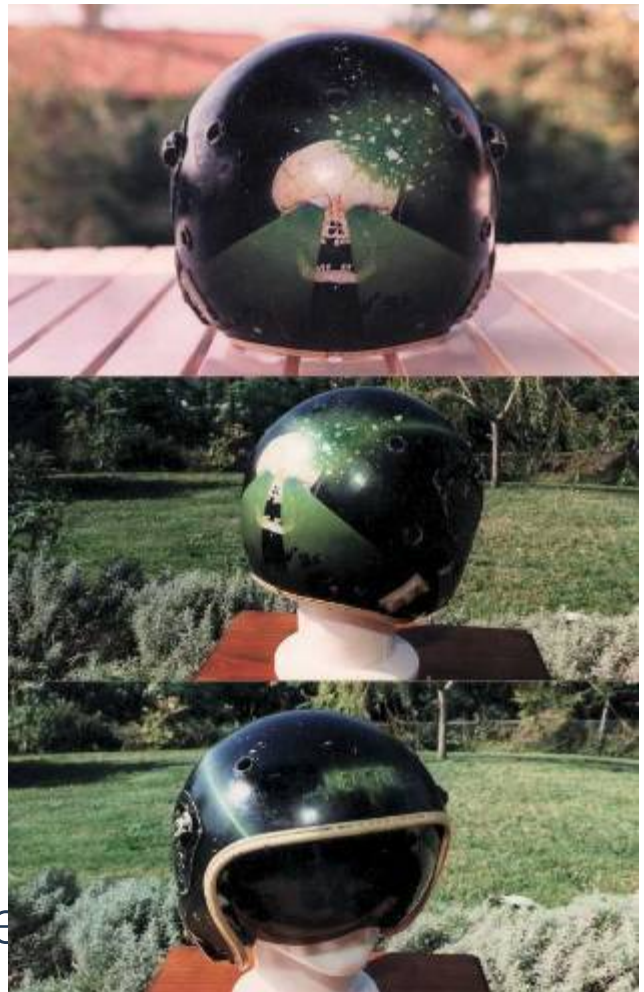


Ci-dessus : Casque Gueneau 316 du 2^e Escadron « Argonne » de la 7^e Escadre de Chasse de St Dizier équipé du Jaguar A & E. Les insignes sont le « Coq Gaulois 'Chante et Combat' » et « l'Archet Grec ».



Photo ci-contre : Casque Gueneau 316 du 3^e Escadron « Languedoc » de la 7^e Escadre de Chasse de St Dizier équipé du Jaguar A & E. Les insignes représentent le « Chardon » et le « Dauphin » (issu d'une Escadrille de l'Aéronavale avant la 2^e GM).

Photo de droite : Casque Gueneau 316 à la décoration personnalisée du pilote qui doit répondre au sobriquet de NENERT.... ! Provenant d'un Escadron de Mirage F1. La précision : un rayon laser vert fluo qui fait exploser un crane sur l'arrière. Unité inconnue mais qui pourrait être spécialisée dans l'utilisation des BGL (Bombes à Guidage Laser).



l'Herminette

En complément de notre dossier sur les «nouveaux codes secrets», actuellement en kiosque, voici le récit d'un des derniers grand « casse » informatique réussi contre un système de protection des cartes à puces : le déchiffrement d'une clé mathématique de 232 chiffres.



« Nous ne doutions pas que cela allait marcher. Mais la dernière étape a duré plus longtemps que prévu et a donné des sueurs froides à notre collègue de l'EPFL [Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne] », se souvient Pierrick Gaudry responsable à l'Inria du calcul géant qui a permis, fin décembre, de casser une "clé" informatique*. Cette clé numérique est en fait un grand nombre de 232 chiffres (768 bits en écriture binaire avec des 0 et des 1) servant à protéger la confidentialité des transactions par cartes bancaires ou sur Internet (par la méthode dite RSA). Elle permet en effet de générer d'autres nombres servant à coder et décoder les informations sensibles lors de ces opérations.

La « casser » revient en fait à trouver deux nombres qui sont des nombres premiers de 116 chiffres dont le produit redonne le nombre de 232 chiffres. En terme plus mathématique, il s'agit d'une factorisation. Il aura fallu environ deux ans de calculs pour y parvenir et 1500 ordinateurs en réseau (notamment ceux de la grille de calcul française, Grid5000). « Sur le plus gros réseau d'ordinateurs, le Jaguar du Département américain de l'Energie, cela n'aurait pris qu'une dizaine de jours avec ses 200000 processeurs », estime Pierrick Gaudry. Fort heureusement les clés vraiment utilisées actuellement dans les cartes bancaires et sur Internet sont plus grandes : plus de 900 bits ; certaines dépassant les 4000 bits.

Un des plus gros calculs jamais réalisé

« C'est sans doute l'un des plus gros calcul algébrique qu'un ordinateur ait effectué à ce jour », estime Pierrick Gaudry. Une vingtaine de programmes différents ont été nécessaires pour venir à bout de ce calcul.

La première étape consiste, comme souvent en maths, à changer le problème à résoudre. Plutôt que de factoriser le grand entier N de 232 chiffres, la méthode vise à trouver un couple de nombres X et Y dont les carrés sont égaux « modulo N » (C'est-à-dire que Y^2 est le reste de la division euclidienne de X^2 par N)... Un théorème mathématique explique ensuite comment trouver les facteurs premiers de N à partir de X et Y. Reste donc à fabriquer pas à pas ces nombres.

C'est le but de la seconde étape, qui elle aussi a l'air de contourner encore le problème. Les mathématiciens construisent des polynômes et testent leurs valeurs sur un grand ensemble de points (plus exactement des paires d'entiers). Le test, ou crible, permet de trouver de nouveaux entiers dont le produit donnera X et Y. « C'est la phase la plus longue. Elle occupe les trois quarts du temps de calcul », précise Pierrick Gaudry. A la fin du crible, il reste tout de même quelques 64 milliards de nombres pour alimenter la troisième et avant-dernière étape.

Cette fois il s'agit d'effectuer un calcul algébrique sur une matrice géante de quelques 192 millions de lignes et autant de colonnes. Soit 100 Go occupé en mémoire. Le résultat de l'exploration de la matrice doit fournir les bons X et Y.

Le sprint avant Noël

Il ne reste alors plus qu'à faire une sorte de racine carré pour trouver les bons nombres premiers. « Cette étape n'aurait dû prendre qu'un jour. A cause de deux bogues elle a pris plus de temps et comme nous voulions finir avant Noël, nous avons travaillé dur pour résoudre ces difficultés », se souvient Thorsten Kleinjung, le responsable de cette ultime phase à l'EPFL. Le 12 décembre, Thorsten Kleinjung peut envoyer le mél de victoire contenant les deux nombres de 116 chiffres.

L'ascension d'une telle montagne numérique, qui plus est inutile pour vider les coffres d'une banque, n'est pas une simple épreuve de maths sportives. Enormément de calculs arithmétiques demandent à un moment de factoriser les nombres. La méthode du crible algébrique, utilisée ici, est donc très prisée. Le moindre progrès, même de quelques pourcents, est donc appréciable en temps de calcul. « Arithmétique, informatique, algèbre... ce calcul nous fait voyager dans plein de domaines », conclut Pierrick Gaudry.

David Larousserie *Sciencesetavenir.fr* 29/04/2010

Du zinc pour que les femmes soient ...de bonne humeur ?

Un peu de zinc pour que les femmes soient de bonne humeur ? Cette suggestion provient d'une étude pilote menée au Japon.

Il s'agit d'un essai randomisé contrôlé, conduit, entre janvier 2006 et mai 2007, qui a évalué en double aveugle, chez 30 jeunes femmes résidant dans l'agglomération de Tokyo, l'effet sur l'humeur d'une supplémentation en zinc + vitamines, versus vitamines, 10 semaines durant. Le zinc a été administré, à raison de 7 mg/j, sous forme de gluconate, associé dans la même gélule à la prise de vitamines (A, D, B1, B2, B6, B12, niacine, acide folique) à 15 femmes de ces femmes ; les 15 autres ont reçu uniquement, dans la gélule quotidienne, les multivitamines.

Les auteurs se sont appuyés, pour cette évaluation, sur la mesure du taux sérique de zinc et, sur les états d'humeur auto-rapportés (anxiété, dépression, colère, fatigue, confusion, vigueur, relations interpersonnelles) au Profile of mood state (POMS).

Avant intervention, les deux groupes, celui destiné, après tirage au sort, à recevoir les multivitamines seules et celui destiné à recevoir l'association zinc + vitamines, étaient, en moyenne, semblables en termes d'âge ($19,5 \pm 1,2$ ans versus $19,3 \pm 0,6$ ans), d'indice de masse corporelle ($22,2 \pm 3,2$ vs $21,7 \pm 2,2$), et de taux sériques de zinc ($0,87 \pm 0,12$ $\mu\text{g/ml}$ vs $0,84 \pm 0,16$ $\mu\text{g/ml}$).

Chez les femmes sous zinc + multivitamines, l'intervention s'est accompagnée d'une élévation significative des taux de zinc ($0,92 \pm 0,17$ $\mu\text{g/ml}$; $p = 0,008$) et d'une réduction significative des scores d'hostilité, de colère ($p = 0,009$), et de dépression ($p = 0,011$). Chez celles recevant uniquement des vitamines, aucun de ces effets n'a été observé. Pour les autres composantes du POMS, les scores n'ont varié significativement ni dans le groupe avec zinc ni dans l'autre groupe.

Ces résultats préliminaires appellent prudence d'interprétation et confirmation...

Dr Claudine Goldgewicht

Sawada T et Yokoi K : Effect of zinc supplementation on mood states in young women : A pilot study. Eur J Clin Nutr 2010. Publication avancée en ligne le 20 janvier 2010.

Un laser pour ensemencer les nuages

Des chercheurs ont utilisé un laser très puissant et très bref pour provoquer la formation de gouttes dans un nuage. A terme, le laser pourrait permettre de déclencher des averses.



Un laser ultrabref (faisceau rouge) ionise l'air et déclenche la condensation

de gouttelettes d'eau dans une enceinte de simulation. Le nuage ainsi formé

est illuminé par un second laser, de couleur verte, parallèle au premier laser.

((c) Jean-Pierre Wolf / Université de Genève)

Grâce à un laser très puissant envoyant des impulsions lumineuses très courtes, des chercheurs ont réussi à provoquer la formation de gouttelettes dans des nuages. Ce phénomène de condensation étant une étape indispensable à la formation de la pluie, l'équipe franco-germano-suisse espère pouvoir faire du laser un instrument de contrôle météorologique.

Ensemencer les nuages

Pour arroser des champs, faire tomber l'eau sur des régions arides ou prévenir de dangereuses averses de grêles, on cherche à déclencher la pluie dans les nuages. Pour cela, il faut que l'eau présente en grande quantité dans l'atmosphère dispose d'une surface sur laquelle elle peut se condenser. Dans les nuages, des grains de poussières jouent le rôle de noyaux de condensation.

Pour déclencher artificiellement la condensation, ce sont des nanoparticules d'iodure d'argent, ou du chlorure de sodium ou de potassium, qui sont envoyés dans les nuages. Avec de nombreuses incertitudes sur les conséquences de la dispersion de ces composés dans l'atmosphère.

Condensation autour des ions

L'utilisation du laser permet d'éviter ce problème, arguent les chercheurs de l'Université de Genève, de l'Université libre de Berlin et de l'Université de Lyon-1. Ce ne sont plus des particules mais des ions qui servent alors de noyaux de condensation pour les gouttelettes d'eau. En effet, les flashes ultra-brefs du laser (100 femtosecondes) créent un plasma dans l'air en ionisant des molécules d'azote et d'oxygène. (1 femtoseconde = 10^{-15} seconde).

En laboratoire, dans une chambre à nuages, les chercheurs ont pu observer la formation de gouttes de quelques dizaines de micromètres. Pour les voir, un second laser de couleur verte était envoyé: la lumière verte réfléchi trahit la présence de gouttelettes. Trop petites pour déclencher une averse, ces gouttes montrent cependant que le laser peut modifier l'équilibre physicochimique du nuage.

Téramobile

Les chercheurs ont ensuite testé leur laser, le puissant Téramobile (l'équivalent d'un millier de centrales électriques), en conditions réelles. Lorsque le taux d'humidité était peu élevé, Philipp Rohwetter, Jérôme Kasparian et leurs collègues n'ont pas observé de condensation. En revanche lorsque l'humidité est très importante les mesures de la lumière renvoyée correspondent à la formation de petites gouttes. Ces travaux ont été publiés le 2 mai par la revue *Nature Photonics*.

Cette technique pourrait-elle un jour permettre de déclencher des précipitations? Les chercheurs ont d'abord besoin de mieux comprendre ce qui se passe dans le plasma généré par le laser afin d'améliorer l'efficacité de l'expérience. Pour appliquer cette technique, il faudrait ensuite trouver le moyen de balayer une grande surface du nuage avec le laser pour déclencher la condensation à grande échelle.

Le Téramobile est également utilisé pour tenter de déclencher la foudre –objectif qui n'a pas encore été atteint en conditions orageuses réelles. **Cécile Dumas** sciencesetavenir.fr
04/05/10

biOMsantés et contrefaits

Les ventes de médicaments contrefaits auraient augmenté de 90% en cinq ans, L'OMS et Interpol collabore depuis deux ans pour lutter contre la fabrication et la vente de ces produits au mieux inefficaces et parfois mortels.

La vente sur internet, l'apparition de médicaments tels que le Cialis ou le Viagra (pour traiter les dysfonctionnements érectiles) et la demande croissante en provenance des pays en développement ont contribué au fort développement du commerce, illicite, de médicaments contrefaits. Selon une estimation publiée par le Center for Medicine in the Public Interest des États-Unis d'Amérique, les ventes mondiales de médicaments contrefaits pourraient atteindre cette année 75 milliards de dollars.

Ces faux comprimés, représentent un risque majeur pour la santé publique, ils sont pour la plupart inefficaces, car ils ne contiennent pas du tout de principe actif, ou dangereux quand ils sont mal dosés ou fabriqués avec d'autres molécules ou produits toxiques. Ainsi, à Singapour, en 2008, plusieurs personnes sont décédées après avoir avalé un cachet censé traiter les troubles de l'érection mais qui contenait en fait du glyburide, un médicament qui fait baisser le taux de sucre dans le sang.

Ils sont également à l'origine de problèmes indirects notamment dans la lutte contre le paludisme. De nombreux antipaludéens vendus en Asie et en Afrique sont des faux qui ne sont pas assez dosés et contribuent ainsi à l'apparition de résistance chez le parasite. En 2008, une étude parue dans *PLoS Medicine* avait montré que 50% des antipaludéens recueillis étaient sous-dosés.

Depuis quelques années, l'OMS s'est saisie du problème et a mis en place un Groupe spécial international de lutte anti-contrefaçon de produits médicaux (IMPACT en anglais). L'Organisation collabore aussi avec Interpol afin de lutter contre les réseaux de contrefaçons et retirer les cachets dangereux du commerce. Les premiers résultats de cette coopération sont là : en 2009, 20 millions de médicaments contrefaits et illégaux ont été saisis au cours d'une opération de cinq mois. Pour la plupart sur le marché asiatique et chinois.

Pour renforcer son action, l'OMS a besoin d'une plus grande entente internationale. Les différences de législation entre les pays constituent un des points noirs dénoncés par l'Organisation dans son *Bulletin* d'avril 2010. Le sujet devait être abordé l'année dernière lors de l'Assemblée générale pour la santé mais l'épidémie de H1N1 l'a relégué au second plan. Une nouvelle tentative devrait avoir lieu cette année.

J.I.
Sciencesetavenir.fr
03/05/2010

Le sexe, secret d'une bonne santé

Les hommes sont plus intéressés par le sexe que les femmes. Ce n'est pas un scoop, direz-vous. En effet, mais c'est cette fois le résultat d'une très sérieuse étude réalisée aux Etats-Unis, sur deux cohortes d'hommes et de femmes, composées, pour l'une de 3 032 sujets âgés de 25 à 74 ans et pour l'autre de 3 005 sujets de 57 à 85 ans.

L'intérêt porté au sexe par les hommes ne se dément d'ailleurs pas tout au long de leur vie, quels que soient leur âge ou leur statut de couple. Les femmes au contraire avouent volontiers être beaucoup moins attirées par le sexe à partir de 55 ans, surtout celles qui n'ont pas de compagnon. Cette différence d'intérêt augmente régulièrement au fil du temps, et devient maximale dans la tranche 75-85 ans où 41,2 % des hommes se disent encore intéressés contre seulement 11,4 % des femmes. A cet âge, 38,9 % des hommes sont sexuellement actifs, pour 16,8 % des femmes.

Et disons-le tout de suite, le sexe c'est bon pour la santé. Les auteurs soulignent en effet qu'une bonne santé est significativement associée à une vie sexuelle active, plus encore quand la fréquence des rapports atteint ou dépasse un par semaine.

Parmi ces bonnes nouvelles, un constat devrait toutefois « refroidir » un peu les ardeurs. En effet, si les hommes ayant une vie sexuelle active se disent pour la plupart satisfaits, seulement une femme sur deux fait la même constatation. Cette disparité nécessiterait selon les auteurs de l'étude d'autres investigations et nous attendrons leurs conclusions avec beaucoup d'intérêt.

Mais cette étude n'est pas seulement observationnelle, elle se veut aussi utilitaire et met en avant le concept d'« *espérance de vie sexuelle active* ». Les auteurs avancent l'hypothèse que l'aspiration à une plus grande longévité sexuelle pourrait constituer une motivation pour adhérer aux règles d'hygiène de vie ou aux traitements prescrits. De 10,6 ans pour les femmes, l'espérance de vie sexuelle active est de 15 ans pour les hommes, mais ces derniers perdent pourtant plus d'années de vie sexuelle active que les femmes du fait de leurs problèmes de santé. Une notion qui pourrait peut-être en motiver plus d'un...

Dr Roseline Péluchon

Tessler Lindau S. et coll.: Sex, health, and years of sexually active life gained due to good health: evidence from two US population based cross sectional surveys of ageing. BMJ 2010;340:c810

Proba-V qui sera en orbite en 2012 permettra d'assurer le suivi quotidien de la croissance végétale sur toute la surface du globe.

C'est une tâche très ambitieuse que de suivre au jour le jour l'évolution de la végétation mondiale. Pourtant le satellite Proba-V, un projet de l'Agence spatiale européenne (ESA), qui assurera ce rôle dès 2012 est l'un des plus petits satellites construits, sa taille n'excède pas un mètre cube.

Il est équipé de trois télescopes différents munis de miroirs en aluminium au lieu des traditionnelles lentilles de verre, ce qui a permis de réduire d'un facteur dix la taille des instruments.

Actuellement, une version test de l'imageur de Proba-V est en phase d'essai au Laboratoire de génie mécanique du Centre d'essai de l'ESA. Il est soumis à des conditions semblables à celles qu'il affrontera une fois dans l'espace : un vide très poussé et des températures glaciales.

Cette phase est nécessaire car les trois télescopes vont produire des images qui vont se chevaucher et la moindre déformation de l'un des instruments pourrait fausser l'alignement et donner des résultats inexploitable.

Après ces essais, le satellite sera définitivement assemblé en vue d'un lancement prévu en 2011. Le timing reste très serré car les chercheurs veulent pouvoir comparer les premiers résultats de Proba-V avec les images de SPOT-5, ce qui permettra d'étalonner les mesures.

Les satellites de la série SPOT sont également dédiés à l'observation du sol terrestres mais ils sont bien moins précis est SPOT-5, lancé il y a dix ans, arrivent à bout de course. La prochaine génération de SPOT est prévue pour 2012/2013. En attendant Proba-V permettra d'assurer l'intérim, au moins pour l'observation du couvert végétal. **J.I. Sciencesetavenir.fr**

Équilibre des nombres premiers

Deux mathématiciens français ont démontré une propriété importante de l'ensemble des nombres premiers: leur répartition pourrait bien être aléatoire.

Les nombres premiers, ces entiers seulement divisibles par 1 et eux-mêmes (comme 2,3,11, 31, 97 ...), sont un peu les atomes élémentaires des mathématiciens. Tout entier peut en effet se décomposer en un produit de nombres premiers.

Même si l'on sait que leur nombre est infini et que des formules prédisent combien ils sont sous un certain seuil, il reste bien des mystères à résoudre. Christian Mauduit et Joël Rivat de l'Institut de Mathématiques de Luminy (CNRS/Université de la Méditerranée), près de Marseille, viennent de démontrer une conjecture posée en 1968: il y a autant de nombres premiers dont la somme des chiffres est paire que de nombres pour lesquels cette somme est impaire.

Autrement dit, la répartition, pour l'instant inconnue de ces entiers, est compatible avec l'idée qu'ils apparaissent au hasard. Ce résultat vaut «en moyenne», puisque cet ensemble est infini. Plus les nombres considérés sont grands, plus l'équilibre entre somme paire et impaire se rapproche de deux parts égales. Cela conforte le caractère imprévisible de ces nombres. Ces résultats sont publiés dans les *Annals of Mathematics* (mai 2010).

La méthode utilisée par Christian Mauduit et Joël Rivat a débouché sur un autre résultat, qu'ils ont publié il y a peu de temps. Ils ont trouvé la formule donnant en moyenne le nombre de nombres premiers dont l'écriture en base 2 (avec seulement des 0 et des 1) comporte autant de 0 que de 1. Toujours la recherche de l'équilibre!

D'autres problèmes très ardues résistent encore. Comme par exemple de savoir s'il existe une infinité de nombres de Mersenne (s'écrivant $2^p - 1$) ou au contraire si l'ensemble des nombres de Fermat est fini. Les mathématiciens se creusent aussi la tête sur la fonction de Riemann, qui permettrait de décrire un peu mieux cet ensemble mystérieux. Le problème a été mis à prix un million de dollars par l'[Institut Clay](#).

David Larousserie sciencesetavenir.fr

La légende du *Constellation*

André Anauyroux

en collaboration avec Marc Jendly



*Préfaces
de John Travolta et de Jean-Cyril Spinetta*

ÉDITIONS
Privat



©P.Chenu-10



©P.Chenu-10

« LA VOLTIGE »

Cette voltige ne s'oppose pas à celle de compétition, mais y prépare, ou permet d'en sortir de temps en temps.

Son rapport aux sports aériens s'apparente au hors-piste en ski. L'avion de voltige, complètement libre de ses mouvements dans les trois dimensions, c'est l'oiseau dans l'air, le poisson dans l'eau. Tributaire de son moteur, barbare et bruyant certes, mais capable de figures, extraordinaires pour l'animal. Avez-vous déjà vu un oiseau ou un poisson en tonneau déclenché, ou boucle inversée ?

Voltige «plaisir», parce que libérée de la plupart des contraintes réglementaires, techniques et administratives de la compétition rigoureusement pré-réglée, encadrée et jugée. Restent les règles communes de l'air et les actions de sécurité, naturelles à la plupart des pilotes privés, semi-professionnels qui parfois s'ignorent.

Elle s'apparente beaucoup à la danse, plutôt classique, et en aucun cas à l'acrobatie, terme stupide qui a pourtant la vie dure.

Pour initier, il convient d'abord de limiter l'appréhension (normale), en expliquant, en démystifiant. Tout pilote peut faire de la voltige sans être malade. J'insiste beaucoup sur ce principe, toujours confirmé dans mes séances d'initiation.

Prêts ? c'est parti... Pour une boucle, par exemple ; simple mais élégante si elle est bien ronde et savoureuse dans toutes ses phases.



Accélération (3-4 g, pas plus), corps avec la machine, nez plein ciel, le paysage (et la symétrie) à gauche, à droite, et puis tête en arrière, cette vision dont je ne me lasse jamais : l'apparition de la piste dans l'arrière de la verrière. Et là, tout en nuance de pression sur le manche, on l'arrondit, on la dessine. La verticale en descente vous met du paysage plein la vue, encore quelques «g», tout en souplesse, on assoit la bête sur sa trajectoire initiale... et on enchaîne.

Il s'agira aussi d'une satisfaction esthétique, celle de lier le plus naturellement possible et suivant son propre désir les figures qui plaisent, celles que l'on a choisies et pourquoi pas : inventées.

Danse, expression corporelle ? J'ai toujours rêvé de voltiger... en musique. J'ai déjà dit que cette voltige-là se faisait comme l'amour (les sourires de certains...); je le maintiens. Pour la similitude de finesse, de sensations, de jouissance, au sens le plus noble du terme. Mais le discours-passion devient vite dithyrambique...

Heureux de vous avoir donné l'envie d'essayer...

René LUSSAGNET

Mon premier vol en A380 AF

Par JP Le Veto

Bien sûr que vous voulez savoir comment c'était : alors laissez-moi vous le raconter.

Ça a commencé avec l'ami Cédric qui achète aux enchères sur internet une place pour le vol inaugural de l'A380 d'Air France, ce nouveau paquebot des airs qui arrive dans la flotte cette fin novembre 2009, après bien des mois d'attente.

Et puis sur sa lancée, Cédric en achète une deuxième, puis une troisième et ainsi de suite et se trouve à la fin à la tête de sept billets pour New-York. C'est qu'il lui est venu une bonne idée : pourquoi ne pas profiter de cet événement pour faire un bon gros coup de com.

Ces billets, il va les offrir comme lot pour un concours bien médiatisé comme il en a le secret. Il s'arrange déjà avec Air France qui est ravi du projet et qui accepte de laisser les noms des billets « en blanc ».

Cédric me convie à quelques séances de cogitation puis le concours est lancé avec quatre places en jeu. Ce concours désignera initialement quatre gagnants dont un se désiste. La place est finalement attribuée à un candidat malheureux mais méritant.

Cédric accompagnera bien sûr les gagnants reste donc trois places (je suis doué en calcul). Madame Cédric mère et l'un de ses amis se portent acquéreur de deux sésames. Reste une place... que Cédric me propose !

Ça colle : passeport OK jour de congés attribué, pas de catastrophe en vue ! Je vais aller à New-York sur le gros machin !

La date fatidique se rapproche. Le départ est prévu ce vendredi matin, aux aurores. Je conviens avec Cédric que j'irai le chercher chez lui vers 5h45 pour 6h15 à Blagnac. Je prépare tout : le sac, la chemise et le blouson « boutique.aero », l'appareil chargé, le passeport et les papiers du vol.

Heureusement. Initialement, je règle le réveil à 5h00. Puis par sécurité je décide de me réveiller un peu plus tôt et le règle à 45 : mais j'oublie de modifier les heures ! Catastrophe.

A 5h44, le téléphone sonne. Hein ? Cédric ? Ben pourquoi t'appelles ? Et je réalise d'un coup l'erreur. Le plan ORSEC est déclenché. Cédric part tout seul pour l'aéroport. Mais le plan ORSEC est efficace et à sa grande surprise j'arrive le premier à Blagnac. Il y a un dieu pour les étourdis !

Pour la petite histoire, Cédric a failli se faire avoir aussi, à cause de sa manie de rester toute l'année à l'heure d'été !

Mais tout va bien. On retrouve sur place Claudine et Max ainsi que Christophe le gagnant toulousain qui a eu la bonne idée de déposer son bulletin dans l'urne du magasin et qui a été tiré au sort.

Cédric emporte deux gros cartons de jouets : le vol inaugural est sous le signe de l'enfance malheureuse et nous sommes censés apporter un petit jouet à Paris et à New York. Les peluches sont bourrées dans les valises et nous transportons un carton de boîtes de jeu en bagage accompagné. Celui-ci passe le filtre grâce au dévouement d'un agent de sécurité : c'est suffisamment rare pour être signalé.

Le vol Toulouse – Roissy se passe sans souci. Nous débarquons et sommes dirigés vers le nouveau terminal E où est garée la bête.

C'est moi qui l'aperçois en premier. Sa masse impressionnante d'une blancheur encore immaculée s'impose à travers les grandes baies vitrées du terminal.



Devant c'est la cohue : la cérémonie bat son plein. Des journalistes et des caméras partout. Nous nous frayons un chemin vers l'arbre de Noël où sont déjà disposés des centaines de jouets.

L'arbre de Noël



Les boîtes de boutique.aero rejoignent le tas. Quelques photos souvenir. On nous remet à chacun un grand sac « VIP » contenant un flacon de parfum, un guide édité pour l'occasion et une très belle maquette de l'avion.

Oh ! : une maquette ! (Cédric en vend des milliers chaque année !)

Pendant ce temps, Cédric a rassemblé son troupeau. Après quelques coups de fil, les trois autres gagnants sont repérés. On fait les présentations et Cédric commence à mitrailler son monde.

Il y a donc Christophe, le Toulousain, Sébastien le Parisien, qui est copilote à Air France et qui a gagné grâce à sa date de naissance, Julien l'Alsacien qui a eu son brevet le jour du premier vol du monstre et enfin Guillaume, d'Alençon, qui concourait dans la même catégorie que Sébastien et qui a été « repêché » grâce à sa plume (les gagnants devaient écrire un petit mémoire sur leur passion de l'aviation et du 380).

Christophe, Julien, Sébastien et Guillaume les gagnants du concours

Les huiles se succèdent à la tribune, sous les flashes des photographes. Nous nous éclipsons pour prendre quelques forces au buffet offert par la compagnie. Il est le bienvenu pour ce qui me concerne car le plan ORSEC sus cité ne prévoit pas de pause ravitaillement et je suis parti le ventre vide et surtout sans café et ce n'est pas la maigre collation du Toulouse-Roissy qui peut compenser en caféine le déficit d'heures de sommeil.



Déchaînement journalistique



A peine le temps d'avaler un café et quelques viennoiseries que nous sommes déjà appelés à embarquer. Il faut dire que nos places se situent en pont inférieur au rang extrême. Après moi, point de déluge mais la porte des chiottes. Il donc normal que nous embarquions dans les premiers. L'embarquement va durer exceptionnellement longtemps : plus d'une heure. Il faut dire que la presse est conviée et que l'avion est sillonné de photographes et de caméramans. Nous autres, les galériens, ne sommes pas trop sollicités car ces messieurs se concentrent sur la zone affaire (à l'étage) ou la première classe (à l'avant sur le pont inférieur).

Nous profitons du délai pour prendre possession des lieux et visiter le ventre du monstre. Une cabine claire et spacieuse. Les fauteuils sont toutefois au standard de la maison : l'A380 alternera avec les autres gros porteurs de la flotte et il ne faut pas de jaloux ! Il y a quand même quelques gadgets originaux (l'éclairage qui change de couleur régulièrement), de l'électronique partout jusque dans le robinet de l'évier des toilettes !

Derrière nos places, un superbe escalier donne accès à l'étage supérieur. Un autre escalier, carrément somptueux, se trouve à l'avant mais est réservé aux happy few des premières. L'étage supérieur est largement occupé par la classe business. Au bout de l'avion se trouve une sorte de galerie où des écrans présentent des œuvres d'art. Pas très fonctionnel mais bon...



L'ai-je bien descendu ?



L'avion est divisé en petites sections, comme vous le voyez sur les photos, séparées par des blocs sanitaires ou un galley. L'avantage c'est que ça casse un peu l'impression de gigantisme de l'avion. Finalement, ça fait assez intime alors que nous sommes plus de 500 !. Cela dit, en regardant par le couloir, on ne voit même pas l'autre bout de la cabine !

Bon les journalistes sont invités à quitter l'avion : nous allons être entre-nous. Nous nous installons et attachons nos ceintures : on va voir comment ça vole, ce monstre.

Le paquebot est repoussé. Par le hublot véhicules et personnels de piste apparaissent minuscules. Beaucoup de monde pour nous voir partir et chacun immortalise ce moment historique. Nous avons vraiment conscience de notre privilège.



Les écrans se sont activés et nous pouvons voir le roulage via la caméra située dans la queue. Très spectaculaire ! Nous suivons la progression tranquille du monstre le long des taxiways de Roissy jusqu'à l'alignement. Mise des gaz et le monument s'ébranle dans un silence surprenant.

Ma foi ça décolle plutôt pas mal malgré la masse ahurissante (plus de 500 tonnes !). Il fait beau, ce qui ne gêne rien et nous suivons la montée sur l'écran et par le hublot.

C'est parti pour 7 h et quelques de traversée. L'émotion du départ passée, nous commençons à jouer un peu avec l'équipement audiovisuel. Plein de nouvelles fonctions pour rendre le voyage plus agréable : des films à volonté, de la musique, des jeux et même un chat ! Mais oui ! Il est possible de bavarder entre passager : ça tourne rapidement à la franche rigolade ! Mais le système est encore un peu jeune et nous essayons les plâtres. Mon système plante royalement et me voilà privé d'image et de son.



Heureusement que le champagne arrive ! Car Air France a mis les petits plats dans les grands : champagne à gogo, plats exquis, vins « sélectionnés dans la cave d'Air France », digestifs etc... Pour animer ce vol pas ordinaire, on a même engagé un orchestre qui joue des standards de jazz ou même un peu de rock lorsqu'on le leur demande. Ceux dont c'est justement l'anniversaire aujourd'hui se voient offrir la sérénade et un petit cadeau. Il y a aussi un membre du personnel d'Air France, magicien à ses heures, qui fait de la « close » tout au long de l'avion.

Le personnel est charmant et nous sympathisons avec notre steward qui suit le projet A380 depuis quasiment depuis le début et qui a participé aux discussions sur l'aménagement ergonomique de la cabine : il est ravi de son nouvel outil de travail plein d'astuces pour simplifier la vie des PNC.

Le temps passe finalement très vite et je suis presque surpris d'entendre que nous entamons notre descente vers JFK Airport.

Ceintures bouclées, tablettes relevées, nous regardons la piste approcher sur l'écran de nos sièges. Il y a un poil de vent de travers et le pilote affiche la correction de dérive qui va bien. Le bout de piste arrive, les plots et le gros bébé se pose sûrement sur la piste.

Le freinage semble un peu long et cela secoue un peu à l'arrière. Il ne me semble pas qu'il reste énormément de piste au moment où nous rejoignons le taxiway.



Une petite remarque sur le confort de l'avion. Nonobstant ses qualités, il faut bien lui trouver un petit défaut : il se dandine pas mal et tortille du croupion dans les basses couches. Ce n'est pas grave car à l'arrière, c'est justement les classes éco !

Le gros machin arrive majestueux vers le terminal de JFK. Gros ballets de véhicules à gyrophares qui nous accompagnent.

Le Commandant nous prévient : c'est la tradition pour un nouvel avion sur la plateforme : nous allons nous faire arroser par les pompiers de l'aéroport.

Et ils y vont bon cœur, bon argent : l'avion est trempé en arrivant à son poste. De nombreuses personnes sont là pour voir arriver l'A380 et nous apercevons sur les toits les caméras de télévision qui couvrent ce petit événement. Nous sommes des stars !

