

N° 44

AEROMED

Le lien aéronautique

ISSN : 1773-0260



Les deux mascottes (celle d'Aeromed et celle EVT)



©sept 2010

EDITORIAL

Un été maussade, une économie tristounette, un optimisme dans les chaussettes, une reprise bien lointaine, un soleil inconstant, des prélèvements permanent et l'âge s'avancant. Que nous reste-t-il : uniquement ce que l'on veut bien en faire !

Alors chaussez vos bottes de plaisir et courez le chercher là où il se trouve. Regardez les choses autrement, un paysage, un nuage, un envol, une douceur, tout doit se déguster. Ouvrez vos sens à la vie. Inutile de courir à l'autre bout du monde, il y a de si belles choses si près, il suffit de bien vouloir les apercevoir.



Et puis donnez vous des challenges, apprenez, soyez ouvert aux autres et curieux. Soyez curieux de nouveautés, d'inattendus, d'inconnu, rompez avec le quotidien, mettez-vous en péril et voilà qu'à nouveau le soleil brillera et la morosité ambiante sera auréolé d'arc en ciel.

En un mot : vivez !

Sur le plan aéro : l'A400m traîne un peu ses sabots, mais on a déjà connu ça. Rien de nouveau pour nous déstabiliser ! Les Pipéristes s'éclatent dans le ciel et les autres survolent la terre avec toujours autant de plaisir et d'esprit d'aventure : vive l'aérien !

Bonne rentrée et pensez à rester jeune « dans la tête », le corps suivra !

Docteur Simone Marie Becco

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

Toute utilisation des textes ci après ne peuvent se faire sans le consentement de l'auteur ou de l'éditeur

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

Sommaire

1/Vol patrouille les photos de l'été de **René Toussaint**

2/Halifax MZ981 le lieu du crash en 1945, sacrée rando sous un soleil de plomb par **Simone Becco**

3/Handley Page Halifax: Le Halifax est un bombardier lourd anglais, qui est toujours resté dans l'ombre du Lancaster. Un avion aux nombreuses missions ! **René Toussaint**

4/Vol en patrouille Piper: un scénario original de trois complices au meeting de Muret par **Gérard Desbols**

5/Aile volante SE 2100: Durant les années 40 et 50 la SNCASE a étudié de nombreux concepts d'ailes volantes. Un seul a été construit, le petit SE-2100. **François Delassalle**

6/Post éjection: qualité de vie après éjection **Denis Turina**

7/Goodwood: ancien circuit automobile anglais de 1948 à 1966. Depuis 1988, il revit fin septembre lors d'un rassemblement de voitures et d'avions anciens, un saut en arrière dans le temps... **Didier Keller**

8/Abstract: Le travail et la santé, le téléviseur et la mort, les dents et l'infarct et le chocolat.

9/Un livre: les parachutistes dans la France libre 1940/1945

10/Le colloque de l'Académie de l'Air: trafic aérien et MTO

1/Air show squadron: summer pictures from **René Toussaint**

2/Halifax MZ 981: the crash site "lampeau peak". The trekking under Sahel's sun by **Simone Becco**

3/The HP Halifax remained in the shadow its stable mate the Avro Lancaster. The Halifax is a Jack of all trades but master of all.... By **René Toussaint**

4/Piper demo team in Muret air show : a funny story with his 3 accomplices by **Gérard Desbols**

5/Flying wing: During the 40s and 50s the French aircraft manufacturer SNCASE toyed with flying wing concepts. Only one was built**François Delassalle**

6/Post ejection: the life after par **Denis Turina**

7/Goodwood motor circuit was very active between 1948 and 1966. Since 1988 it lives again its glory days during a 3 day gathering of vintage cars and planes. A step back in time... **Didier Keller**

8/Medical items: Work and health, TV and the death, teeth and heath attack, chocolate

9/The Free French Paras 1940

10/Academie de Air: air traffic and MTO



Aeromed N° 44 SEPT 2010

© Editions SMB/AMC SEPT 201

Quelques images de l'été.



Patrouille Marocaine "Marche Verte" Istres 2010. Photo R. Toussaint (c)



Patrouille polonaise "Iskri", Istres 2010. Photo R. Toussaint (c)



HALIFAX MZ 981

Çà y est, c'est fait, on y est allé !

Bien sûr il y avait bien l'Halifax d'Al Gaudet ([cf. Aeromed N° 38, 39, 40, 41](#)), mais il en existe un autre, me dit Gérard de Soueix, au pic de Lampeau dans l'Ariège, à environ 10 h de marche.

Nous avons bien tenté l'année dernière l'ascension du sommet mais la MTO était si mauvaise que nous avons à peine vu les MeuMeuh qui séjournèrent aux alpages. Trop dangereux ce jour-là, notre rando fut donc remise, à plus tard : c'est-à-dire cette année.



Nous sommes donc partis ce jeudi à la première heure, nous étions quatre, mes voisins : Inquer et Roger deux spécialistes des courses en montagne, Gérard de S. notre guide et votre rédactrice afin de tenter de vous rapporter quelques images. « Mais que diable allais je donc faire dans cette galère ! »

La chaleur qui sévissait sur Toulouse me faisait espérer un peu de fraîcheur là-haut sur la colline pour « siffler ». Que nenni ! La moiteur de l'air, la touffeur et l'épaisseur de l'atmosphère dans le sous-bois au départ, nous laissaient préjuger du reste à venir : pas un souffle d'air : épais à couper au couteau, pas la moindre risée, rien de rien de rien, cinq heures de montée ahanant, suant sang et eauxxxx derrière nos leaders en pleine forme. On s'accroche on s'accroche, un train d'enfer qu'ils nous ont fait mener ces deux-là, mais faut bien ça si on veut revenir avant la nuit. Cela dit, faut quand même que je vous signale que pour moi c'était la première « sortie montagne » de l'année (je pense que vous me comprendrez).

Entre deux pauses (essoufflement fait loi !) et cinq litres d'eau ingurgités (éliminés vous 'scusez du peu, par voie uniquement cutanée (nos reins n'étant plus perfusés car nous étions totalement liquéfiés) nous vous avons ramené quelques photos. Pour mémoire, nous n'avions pas dans notre musette cinq litres d'eau chacun (trop lourd) mais quelques sources ou quelques ruisselets ça et là nous ont permis de remplir la gourde de la « Précieuse » et « Indispensable » à notre survie.

Pourtant « Que la montagne est belle, comment peut on s'imaginer ... que l'Ariège soit si duree »..

Si les premiers 3/4 d'heures furent à couvert, le reste se fit sous un soleil de Plomb (avec un grand P, s'il vous plait !) à une température Sahélienne (avec un grand S). De quoi crrever quand on n'est pas habitué ; mais Halifax oblige.



Alors, on s'accroche et on va jusqu'au bout. C'est vraiment pour vous faire plaisir !

Quelques superbes paysages toutefois nous ont permis de tenir bon.

Quelques vaches et chevaux plus loin, (s'ils avaient pu faire l'ascension de ce maudit pic pourquoi pas nous après tout)

Vous avez vu les vaches, au fond de la vallée, cette fois on les a eues.



Tiens un lac rouge en forme de cœur !



Enfin bon nous y voici, 5 heures plus tard !



Les débris de l'avion nous ont retourné les tripes, bien sûr 1945 c'est loin, mais on peut imaginer ce que cela a été : des morceaux partout.

Petits et gros.

Impressionnant !

Nous avons eu une pensée pour eux



D'autant que l'accident a eu lieu en juillet 45.



Voilà, je vous l'avais promis, je vous joins le plan de la rando, si vous avez un peu de courage !

Sachez toutefois que cette vallée est au soleil **et le matin et l'après midi**, que nous n'avons eu qu'une micro possibilité d'ombre pour déjeuner, au ras de la falaise, 70 cm d'ombre projetée nous a permis la pause casse-croute.

Que la descente dura 4 heures et en ce qui me concerne (genoux oblige : les deux sont à moitié mort) je l'ai faite à reculons (pas facile je vous assure mais plus rapide que dans l'autre sens).

Que les derniers $\frac{3}{4}$ d'heures dans le petit bois tandis que des hordes de moustiques et taons en patrouilles se chargeaient de nous piquer, 'à mi-chemin une odeur pestilentielle de cadavre en décomposition nous a fait avancer plus vite, puis un orage de grêlons d'une violence inouïe nous a surpris au détour du chemin:

- Ping sur les oreilles des garçons, Ping Ping sur les crânes, paf tchouck sur les épaules brûlées par le soleil, les godillots plein d'eau, une vraie piscine à chaque pied, plus une once de sec et cette fois ce n'était pas par la sueur, l'horreur !

Et au bout de la pente après $\frac{3}{4}$ h de grêle : la voiture, et plus rien, plus une goutte d'eau mais nous, on en était chargé et pendant qu'on se déshabillait avant de monter dans la voiture, un cycliste flinket, affuté et sec comme un coup de trique s'approche :

- vous étiez sous la grêle vous aussi ?
- m'en parlez pas, quel temps de merde !!

Il en avait gros sur la patate, on peut le comprendre : avec la vitesse en plus, ça a du faire encore plus mal.

Une crise de fou rire nous a pris, cela a bien duré 10 mn.

Nous rentrons enveloppés dans les couvertures de survie, pour certains, des gilets enfilés comme pantalon pour d'autre, on avait fière allure, mais au sec et comblés.

C'était « le chemin de la liberté » juillet 2010

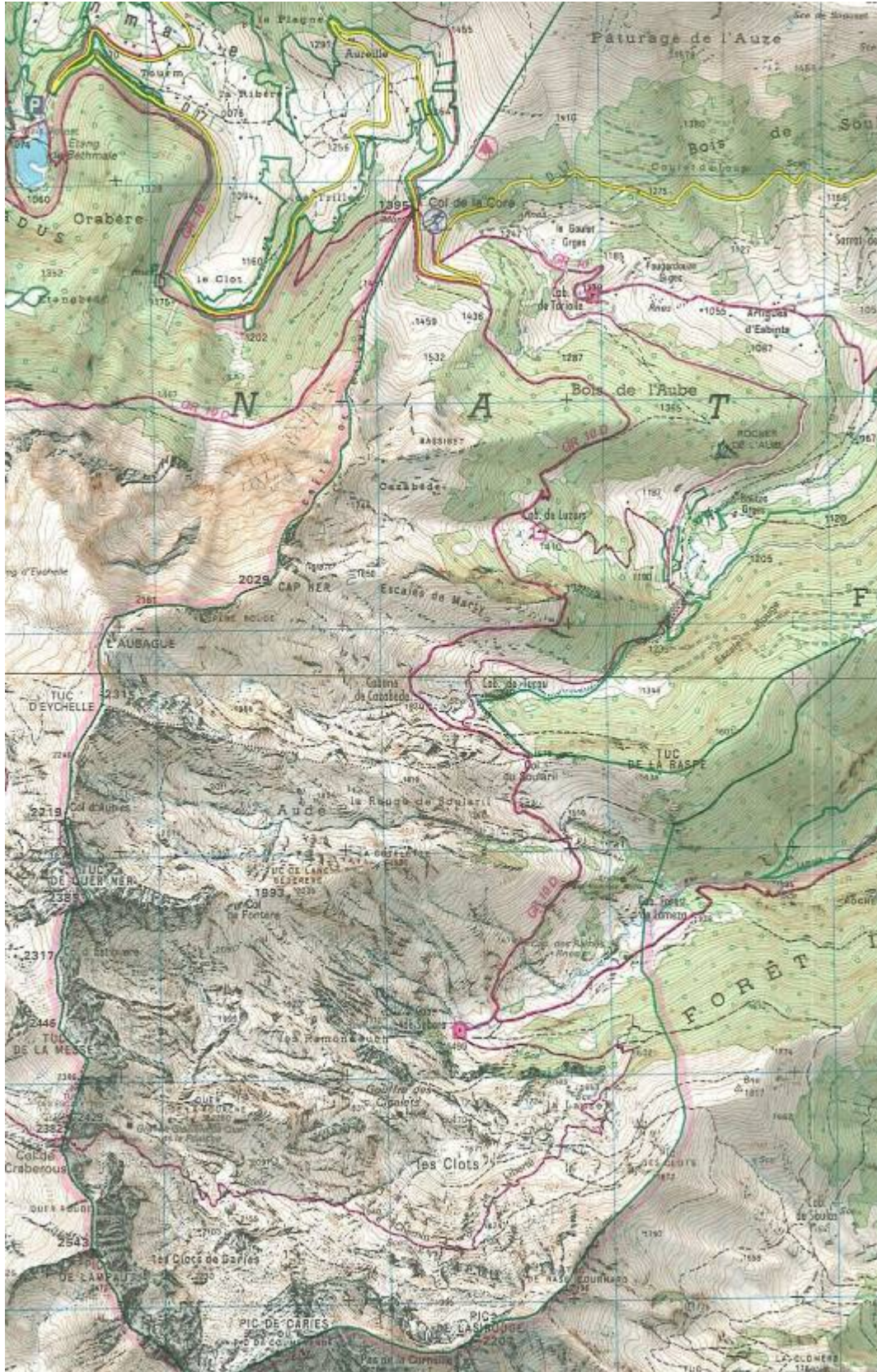
par **Simone BECCO**

19 Juillet 1945

Le Halifax Mk III, code MZ 981, du 644 Squadron du 38 Group de transport de la Royal Air Force décolle à 19h 22 du terrain de Tarrant Rushton, près de Blandford, pour une mission d'entraînement à la navigation à longue distance. L'itinéraire prévu : Tarrant Rushton, Christchurch, Cap de la Hague, Valognes, Coutances, Poitiers, Toulouse, Sète, Agde, Toulouse, Cap Ferret, Pointe du Raz, Cap Lizard et Tarrant Rushton. Son dernier message date de 22h 20 après avoir survolé Agde, puis il heurte une montagne recouverte de nuages dans les Pyrénées, près de la frontière espagnole, à une altitude de 2300 mètres, au Pic de Lampau proche du Mont Vallier (Ariège). Ce n'est que 4 jours après l'accident que le lieu du crash a été connu.

L'équipage se compose: Sgt Harold Thomas FURLEY 2222458 mécanicien, Sgt William Gibson NESS 1822324 radio, F/S Robert Ernest PUGH 1616263 copilote, Sgt William Winter QUINN mitrailleur 1089799, Sgt Kingsley SMITH 1569664 navigateur, AC 1st class Harold Percy Thomas STRATFORD 1603557 bombardier, F/S Donald Frederick James THORNE 1603111 pilote. Tous les membres d'équipage qui ont trouvé la mort dans l'accident sont inhumés dans un petit cimetière local avant d'être transférés au cimetière de Mazargues.

Une stèle commémore cet accident.



Handley Page Halifax

Moins connu et moins performant que l'Avro Lancaster, le Handley Page Halifax est un bombardier lourd anglais qui a volé le 24 septembre 1939. Il était conçu pour être fabriqué en 15 éléments dans différentes usines : fuselage avant, central et arrière, aile interne, médiane et externe, empennages horizontaux et verticaux, nacelles motrices.... Ils étaient ensuite expédiés vers le lieu d'assemblage final. (Déjà !), chez Handley Page, mais principalement dans les usines d'autres sociétés britanniques. Au plus fort de la production, un avion sortait toutes les heures des chaînes d'assemblage.

Le Halifax est entré en service dans la Royal Air Force en novembre 1940. Les performances de l'avion souffraient d'une aile avec une envergure imposée de 30m (100 ft) afin de pouvoir entrer dans les hangars de l'époque. La traînée de l'avion était également plus forte que prévue. L'avion avait toutefois la qualité d'être très robuste et de ramener ses équipages à bon port, même en ayant subi de gros dommages.

A partir de 1943, sur les versions suivantes de l'avion (Mk III à VII) le remplacement des moteurs en V Rolls-Royce Merlin par des Bristol Hercules en étoile plus puissants, ainsi que des ailes externes allongées ont permis d'améliorer les performances de l'avion et de les amener au niveau de celles de son concurrent, le Lancaster,

mais la réputation du Halifax était déjà faite.

Durant la guerre l'avion a bien sur rempli des missions de bombardement. Ce n'était pas sans risque à bord des versions à moteurs Merlin, qui volaient plus bas que les Lancaster. Il arrivait que des bombes larguées par ces derniers endommagent des Halifax avant de poursuivre leur trajectoire vers le sol. Heureusement que le Halifax avait une robustesse devenue légendaire ! Ces versions ont été rapidement retirées du bombardement et reléguées vers d'autres missions, remplacées par des modèles avec moteurs Hercules. Au plus haut de sa carrière, 76 escadrons de bombardement volaient sur Halifax. En parallèle d'autres avions menaient des missions de guerre électronique : écoute des communications, brouillage des radars et des communications, leurrage, raids de diversion...

Certains avions ont été versés au Coastal Command, chargé des opérations maritimes : attaque des navires et les sous-marins (en surface) ennemis, bombardement des ports, escorte des convois de navires. Ces avions disposaient d'équipements de navigation supplémentaires, de réservoirs auxiliaires de carburant, d'un radar pour détecter les navires. Un petit nombre d'avions était modifié pour la reconnaissance météorologique, allant faire des observations très loin au-dessus de l'Atlantique et par tous les temps.

Les Halifax soutenaient également la résistance en allant larguer la nuit des parachutistes et des containers de matériel léger au-dessus de l'Europe occupée. Sur ces avions la plupart de l'armement avait été démonté, les passagers et les containers occupaient la soute. Ils quittaient le bord par une large trappe circulaire sous le fuselage arrière.

Des avions du même type étaient également utilisés pour le transport des troupes aéroportées (les paras) lors des opérations en Normandie, Hollande, Norvège... Ils remorquaient alors de gros planeurs qui transportaient d'autres soldats ou leur équipement léger (jeeps, munitions, canons, blindes légers...) Les Halifax larguaient paras et planeurs au-dessus de la bataille et rentraient à vide.

Un aparté sur les planeurs durant la guerre. Il y avait peu d'avions de transports militaires au début de la guerre. Les rares avions affectés à ce rôle étaient de vieux bombardiers aux performances dépassées et au fuselage inadapté à cette nouvelle fonction. Ce n'est qu'avec le Douglas C-47 (version militaire du DC 3) qu'est apparu un avion de transport digne de ce nom, même si sa porte latérale limitait la taille des charges qu'il pouvait emmener.



Planeur Airseed « Horsa », capable de transporter 25 soldats. Il pouvait être tracté par un Halifax ou un C-47.

Mais il était souvent impossible de se poser pour débarquer le chargement. Il fallait donc une cellule « consommable » construite en bois, pour un trajet presque toujours unique. Dotés d'un équipement sommaire et pilotés par deux hommes, les planeurs d'assaut étaient tractés par des bombardiers reconvertis (dont des Halifax) jusqu'au lieu de l'action. Ils se décrochaient alors de leurs remorqueurs et descendaient pour amener à bon port la logistique des parachutistes. Arrivés au sol, les planeurs étaient rapidement déchargés grâce à leur nez ouvrant. Bien peu ont été ensuite remis en vol car ils étaient endommagés à l'atterrissage ou volontairement incendiés ensuite par un des deux camps.



En 1944 deux escadrons de bombardement français sont intégrés dans la RAF et équipés de Halifax. En octobre 1945, les avions sont basés à Bordeaux – Mérignac et les squadrons 346 et 347 deviennent respectivement les GB II/23 "GUYENNE" et GB I/25 "TUNISIE". Leurs nouvelles missions deviennent le transport vers l'Afrique et l'Indochine, la reconnaissance météorologique sur l'Atlantique, la recherche et le sauvetage en mer (SAMAR).

Les avions étaient modifiés pour recevoir 32 passagers (dont certains assis à même le sol) et des marchandises dans l'ancienne soute à bombes. Ces avions ont servi jusqu'en 1952. 12 Halifax achetés en Angleterre ont également volé pour des compagnies civiles françaises.



Halifax civil exploité après la guerre par la compagnie anglaise BOAC. Il comporte un nez caréné, une soute agrandie et des hublots sur le fuselage arrière.

A la fin de la guerre une centaine de Halifax ont été modifiés pour le transport à longue distance, en attendant l'arrivée d'avions spécialement conçus. Tout l'armement était bien sur démonté, tandis que la soute était agrandie vers le bas et carénée. Mais le confort à bord restait très spartiate. D'autres ont été revendus à des compagnies aériennes pour du transport de marchandises. 41 d'entre eux ont participé au pont aérien de Berlin en transportant du carburant, grâce à une citerne de camion installée dans la soute.

Quelques Halifax utilisés sur place par la Royal Air Force ont été remis après guerre aux jeunes armées de l'air d'Israël, d'Egypte et du Pakistan pour des missions de transport.

6178 Halifax ont été construits jusqu'en 1946. Les derniers ont quitté le service en 1955.

Deux Halifax sont présents dans des musées, l'un au Canada et l'autre en Angleterre. Ce dernier porte d'ailleurs du côté droit les couleurs d'un appareil français du squadron 347.

Même si les deux avions avaient des performances très proches et chacun leurs qualités, le Halifax est toujours resté dans l'ombre du Lancaster et donc peu connu du grand public. J'espère que cet article permettra de rétablir une plus juste balance. Dans un prochain article je vous parlerai de l'histoire du groupe « Guyenne » en Angleterre.

Caractéristiques techniques du Halifax :

Envergure : 31,7 m Longueur 21,8 m Hauteur : 6.3 m

Moteurs : 4 Bristol Hercules de 1600 CV

Vitesse maximale : 454 km/h, Rayon d'action : 3000 km

Armement : 7 mitrailleuses, 5900 kg de bombes.

Sources : Le fana de l'aviation numéros 486 à 490.

Photos collection François Delasalle

René Toussaint

PATROUILLE Piper (suite)

Dès le lendemain, le F-BBIK fut démonté prestement avant que les vaches ne s'en servent trop comme grattoir dorsal et fut remis sous un hangar alentour afin de pouvoir évaluer l'ampleur des réparations. Les voilures étaient intactes, haubans et trains d'atterrissage auraient pu être inscrits au registre d'arts modernes au coté des compressions de César et une des pales d'hélice était devenue un défit à la géométrie dans l'espace... Rien de bien catastrophique en soi sinon tout de même que l'étambot avait un peu le sourire sur le sud-ouest. Bref! Un marbre, un peu de soudure et un nouvel entoilage et l'avion serait en état de reprendre l'air. Oui! Mais au bout de combien de temps? Car ni mes collègues ni moi n'avions trop le temps de s'adonner à la reconstruction de ce bel oiseau. Il faudrait donc être patient, qualité dont je suis génétiquement fort dépourvu!

Mon cher ami Nils-Harald le Norvégien dit le Viking, voyant que j'étais très malheureux sans mon J3 me proposa alors de me prêter son superbe Piper PA 18 - 90 lui aussi tout jaune. On reconnaît vraiment ses amis. Je l'en remerciai vivement et ainsi retrouvais toute la saveur d'un avion tout aussi mythique que le "Cub⁽⁵⁾" et sur lequel j'avais volé, il y avait bien longtemps. Son appareil était basé pour la plupart du temps à Montauban. Je ne pouvais pas cependant continuer de le squatter tous les week-ends, bien que le plaisir du survol immédiat des gorges de l'Aveyron appelait à un renouvellement fréquent de l'opération. Nils-Harald aussi aimait voler sur son avion de temps à autre...

Cette situation de toujours emprunter l'avion d'un copain ne me satisfaisait donc plus. Sur un coup de tête, je décidai alors de me porter moi aussi acquéreur d'un PA 18. J'avais toujours eu un faible pour la version Super Cub à l'autonomie accrue, équipée de volets et motorisée par un gros Lycoming de 150cv. Je lançai cependant autour de moi un sondage afin de cibler un éventuel et potentiel co-proprétaire aussi fou que moi et qui voudrait bien signer la moitié du chèque d'acquisition... C'est toujours moins lourd à deux, je vous promets.

Il fut très rapidement identifié et m'apporta sa réponse positive dès le lendemain après avoir consulté son gouvernement local. Il s'agit de mon grand ami ingénieur navigant d'essais Emanuele dit "le Sicilien" ou encore "le Gondolier"...

Après quelques mois de recherche et plusieurs avions visités, nous jetions notre dévolu sur le F-GEBM que les pilotes toulousains connaissent maintenant très bien et pour cause; il a la livrée des avions ayant participé au débarquement de Normandie! Il ne passe pas franchement inaperçu et on ne peut pas dire que cette livrée soit très très adéquat pour un avion dont le premier exemplaire a été fabriqué en 1949...



Il est des propriétaires d'avion qui prennent quelques libertés avec l'histoire. Je ne leur en tiens pas rigueur. Ce fut le cas de l'avant dernier qui de surcroît était fort peu soigneux de la machine. Le dernier, quant à lui, constructeur amateur averti et très méticuleux, a redonné à ce PA 18 toute la brillance du bijou re-construit par Christian Médous en 1986 à partir d'un L21B à l'état d'épave de l'armée de l'air portugaise.

Cet avion avait donc une histoire. Vingt-deux ans après sa renaissance dans le hangar des Ailes Toulousaines de Lasbordes, il y revint sous l'œil très attendri de Christian qui avait dû le vendre afin d'installer sa société de maintenance Aéraudis. Juste retour des choses, Aéraudis a reçu le contrat d'entretien de cet avion, bien sûr.

Désormais Il y aurait maintenant deux PA 18 entre Montauban et Toulouse.

Aussi, fanas d'une même machine, avec Nils-Harald il nous arrive assez fréquemment d'avoir à effectuer une liaison Montauban Toulouse afin d'y déposer l'avion et ramener le pilote ou vice versa. Faute de place disponible sur l'aérodrome de Lasbordes, le LN-LJJ de mon ami le Viking est de plus en plus souvent hangaré sur le terrain de cette préfecture du Tarn et Garonne (encore elle...). Cette liaison ne pouvant se faire autrement qu'en PA 18, bien évidemment. Les convoys se font donc en patrouille à l'aller ou au retour selon le but de la mission. C'est ainsi que nous avons donné le jour à un embryon de patrouille Piper qui n'allait pas tarder à s'étoffer d'un troisième larron.

Sabonnères

Il est un petit terrain à dix nautiques dans l'ouest de Muret, réservé aux aéronefs basés, qui n'est peut-être pas des plus connus de la région aéronautique toulousaine mais où il règne bien souvent une activité intense. J'en profite ici d'ailleurs pour souhaiter longue vie à ce sympathique terrain sans véritable statut mais en véritable sursis car cible de sombres enjeux politiques locaux. Si beaucoup d'ULMs y sont basés, c'est aussi le lieu où bon nombre de propriétaires de superbes machines volantes les mettent à l'abri eu-égard à des infrastructures couvertes plus qu'enviables. On y voit ainsi quelques pièces de collections telle qu'en autres un magnifique Bucker allemand et ... un PA 18-90 tout jaune mais au nez rouge, lui aussi allemand !

Herbert, l'avisé propriétaire de ce dernier, habitant loin et n'ayant donc que peu d'occasions d'enfourcher sa monture a toujours préféré voir son avion voler plutôt qu'être la proie des fientes d'hirondelles. Aussi a-t-il confié depuis quelques années maintenant à mon ami Jacques Darolles-Royce le soin de dépoussiérer régulièrement le volatile mécanique. Ce dernier, fripon, hésitant bien sûr au départ mais par pure bienséance, finit par accepter et se retrouva ainsi exploitant en chef par procuration du PA 18 D-EFAG. Cet avion est aussi à l'instar de celui de Nils-Harald un ancien L18 d'une armée européenne. Je laisse le soin aux spotters de retrouver l'origine de ces deux L18.



C'est donc tout naturellement que, assis dans l'herbe à mes côtés lors du "fly-in" Air Expo 2009 de Muret et contemplant notre ami Nils-Harald en train d'exécuter la démonstration en vol de son Piper, germa dans la tête de Jacques, l'idée d'une patrouille Piper à trois. Il faisait très très chaud de jour là. Nous étions coiffés tous les deux d'une magnifique casquette nous protégeant de l'insolation et avions pourtant une bière dans chaque main afin de pallier toute déshydratation...

J'ai toujours su que les rayons du soleil et les produits de la nature qui en naissent, même si un peu travaillés par l'homme, étaient indispensables aux prises de décisions pour la vraie vie... ! Eh bien, chiche ! Nous nous connaissions tous les trois très bien, nous avions tous une solide expérience sur ce type d'avion et savions chacun la manière de piloter des deux autres. Il n'y avait plus qu'à !

Ainsi naquit la Patrouille Piper Toulousaine. C'était-y-pas top, ça ?

Un premier scénario de présentation fut vite élaboré et mis au point lors d'un premier entraînement avec les trois appareils un week-end de septembre, la plus grosse difficulté ayant été de trouver un créneau dans l'emploi du temps conséquent de chacun. Le rendez-vous avait été donné sur le superbe aérodrome d'Auch. Jacques était parti de Sabonnères, Nils-Harald et moi de Montauban. Une fois sur place, nous nous sommes retrouvés pour un briefing rapide mais précis dans l'arrière cuisine du restaurant de l'aérodrome. Il est vrai qu'on est toujours mieux concentré en ces lieux de communauté fraternelle.

« Messieurs ! Réglez vos montres... » comme dans les films et le top décollage fut donné pour un vol de repérage et d'entraînement à trois avions au-dessus de Gimont, lieu de notre première représentation. Certes ce n'était en aucun cas un vol de voltige en patrouille mais, à quelques petits réglages prêts que nous soumettrions au directeur des vols lors d'un briefing préalable au jour "G" comme Gimont et une répétition finale la veille, nous étions plutôt parés. Le meeting aérien de clôture des Journées du Film Aéronautique présidé par Bernard Chabbert fut un véritable succès pour notre patrouille eu-égard à la grande clémence des spectateurs qui ne se rendirent pas tout à fait compte de nos multiples imperfections dans les espacements et la synchronisation. De plus, avec une température de plus de trente degrés et une atmosphère constituée principalement de bulles thermiques, inutile de vous dire qu'on y a un peu mouillé la liquette. On allait donc devoir en changer pour aller au bureau le lendemain matin... et peut-être un peu repenser notre programme de démonstration pour le futur...

Valcosi, encore un été

L'A380, avion maintenant incontournable du paysage aéronautique mondial faisait la fortune des compagnies aériennes qui avaient misé sur lui. British Airways pourtant jusqu'alors plus connue sous le sobriquet de Boeing Airways ne pouvant pas laisser à Singapore Airlines le monopole de la ligne Londres Singapour venait de prendre livraison de son quatrième avion. La production du KC30 (A 330 ravitailleur pour l'US Air Force) atteignait son rythme de croisière à Mobile en Floride. Le Sénat américain, de guerre lasse pour un protectionnisme éculé s'était pour une fois rangé du côté de la raison des assujettis à l'impôt américain.

L'A400M, après trois ans d'atermoiements quant à la viabilité du projet entre directoire d'Airbus et les différentes nations impliquées avait enfin acquis sa certification civile indispensable à l'obtention d'une homologation militaire... ! C'est sûr, cela ne tombe pas immédiatement sous le sens d'un contribuable moyen. Mais devons-nous jamais cesser de faire confiance à nos génies de la stratégie d'entreprise puisque curieusement le constructeur d'avions européen survit encore aujourd'hui ? D'ailleurs, l'histoire pas trop ancienne leur avait donné raison puisque fin 2009, l'AMF avait absout de tout péché quelques notables initiés d'EADS Airbus et avait reconduit 18 mois plus tard Noël Forgeard à la tête du groupe... Il allait être l'homme qui allait faire l'A 350 dont le premier prototype finissait d'être assemblé.

L'immobilier toulousain faisait le dos rond et épousait tant bien que mal les soubresauts d'Airbus. Certains promoteurs avaient tout de même fondu les plombs sauf hélas Kaufman & Broad qui avait fait de Montaudran le Vélizy toulousain avec l'aval d'une municipalité socialiste qui foulait aux pieds sans vergogne toute le droit français au mépris même d'arrêtés préfectoraux... La tombe de Didier Daurat avait tout de même été déplacé afin qu'elle fut à l'abri des tagueurs.

Le projet pharaonique Aéroscopia sortait péniblement de terre faute de véritable budget pour sauver son épine dorsale : le Musée des Ailes Anciennes de Toulouse. En effet, devant la lenteur décisionnaire des instances en responsabilité de ce projet, celui-ci avait préféré mettre son patrimoine à l'abri dans les hangars de Franczal désormais désaffecté avec l'aval de quelques politiques locaux bien inspirés et grâce à la menace d'une usine de retraitement de déchets sur le site.

« Mais dis Papy, c'est de l'histoire récente que tu nous racontes là ? Et c'est toujours comme ça, à la ville ?

- Eh oui petit ! Répondit Monsieur le Maire de Valcosi à un de ses petits-fils sur ses genoux. Bon je prends ma tisane et je vais me filer sous la couette !
- Oooh non, pas tout de suite. Raconte encore Papy s'te plait, diiii, alleeeer, s'te plait. Raconte-nous l'aviation de la ville
- Non non les petits ! Il est temps d'aller au dodo mais je vous promets de vous parler de l'aviation comme je l'ai connue il y a fort longtemps, pas celle de la ville. Dommage que vous ne soyez pas nés plus tôt parce que, au mariage de votre mère, on en a encore fait de la vraie aviation. Et deux ans avant aussi ! Eh puis non ! Je ne vais pas vous en parler, je vais vous la montrer, nom d'une pipe. Et pas plus tard que bientôt. Mais dans l'instant, tout le monde au lit ! J'ai dit !

29 mai 201x. Manifestation aérienne Air Expo sur l'aérodrome de Muret

« Papy, papy, on y va, dis, on y va ? Parce que ça va commencer !

- Du calme, ne vous inquiétez-pas les enfants, papy n'a jamais manqué un rendez-vous important et Muret n'est pas très loin
- Oui mais on veut voir les vieux avions, on veut voir les vieux avions !
- Mais vous allez les voir, nom d'une pipe ! Et non des moindres car outre un P51 Mustang, un TBM Avenger, un Yak 3, deux T6, un Flamant et bien d'autre que j'oublie, il y aura une patrouille de Piper PA 18 avec mes vieux amis dedans. Aller ! On grimpe dans la Méhari...



16h10 ; Il fait 28° sur le tarmac de Muret. Les 23000 spectateurs sont sagement en train d'admirer la fin de la démonstration éblouissante d'un Messerschmitt 109 quand tout à coup dans les hauts parleurs retentit une exclamation du présentateur concernant un élucubréd barbu et en bérét, sautant les barrières avec une canette de bière à la main et se dirigeant au nez et à la barbe des services de sécurité vers les avions.

« Mais ohohooooooooooh ooooohhh !!! Mais qu'est-ce qu'il fait ? Arrêtez-le !! Le gars qui court vers les avions ! Hey ! Arrêtez, c'est interdit ! »

Comme par malchance, le Piper PA 18 LN-LJJ norvégien venait de mettre en route et son pilote était en train de vérifier quelque chose sur la gouverne de profondeur gauche. Il n'en fallu pas plus au malfrat pour s'introduire dans l'habitacle, mettre les gaz et décoller sur le taxiway en moins de temps qu'il en faut pour le dire.

« Mais c'est incroyable ! Il vient de voler un avion !! Quelqu'un connaît-il cet homme ? D'où sortait-il ? Sait-il piloter ? »

La foule jusqu'alors tranquille restait médusée, ne pouvant croire à ce qui venait de se passer. Les parasols se replièrent d'un coup et en éclair toutes les personnes assises sagement sur le gazon pour la bronzette se retrouvèrent debout comme si elles avaient voulu être plus proche de l'évènement. Et pourtant le Piper était bien en l'air. Visiblement son pilote ne maîtrisait pas grand-chose. L'avion prenait des positions pas possibles. Une fois le nez dans le ciel sous les « Ooooh » de la foule, plus tard le nez vers le sol avec un rétablissement au raz du sol sous les « Aaaah » de cette même foule, suivi d'une succession de virages à plat et d'une ou deux tentatives d'atterrissages infructueuses d'abord sur une roue, puis sur l'autre ; visiblement le pilote autoproclamé était soit inconscient et ne comprenait rien à ce qu'il faisait ou bien alors il était protégé par le Ciel et avait reçu de ce dernier un don miraculeux de manœuvrier.

Nous étions dans l'inconnu, dans le pas possible, dans l'irréel. Mais au bout de quatre minutes, le bonhomme protégé sans doute par le dieu des alcooliques n'avait toujours pas fini en tas de cendre bien qu'ayant à maintes reprises frôlé le trépas. C'en était assez. Il y avait un risque pour les spectateurs et il fallait le faire cesser. Le plut tôt serait le mieux. C'est alors que sur les injonctions du commentateur, un deuxième Piper PA 18 dans la livrée du débarquement mais sur laquelle avait été apposé de chaque côté le logo POLICE (la sécurité de la manifestation se doutait-elle que quelque chose ?) commença à rouler vers la piste. Mais au moment où celui-ci s'apprêta à décoller, le Piper fou entreprit une manœuvre suicidaire pour se poser en sens contraire. C'en était trop ! Le Piper police esquiva et rassembla rapidement sur le Piper fou légèrement au-dessus et à droite afin de forcer celui-ci à se poser définitivement. De toute évidence, le pilote du Piper fou avait dû savoir piloter dans une vie antérieure et avait gardé de très bonnes notions de pilotage mais sans doute fort altérées par une circulation alcoolique dans laquelle il ne devait subsister que quelques gouttes de sang. Mais serait-il capable d'obéir aux forces de l'ordre ? A la Loi ? Dans un moment rare de lucidité et se sentant sans doute un peu contraint, il sembla accepter les ordres du Piper police et les deux avions se dirigeaient maintenant vers la branche finale avant l'atterrissage. La fin du cauchemar était proche. A tout le moins, toute la foule, tenue sans cesse en haleine par le commentateur tel un reporter de guerre, le croyait-elle. Le Piper fou allait toucher les roues sous la surveillance du Piper police quant tout à coup il remit les gaz et redécolla ! Incroyable ! Là, cela devenait maintenant tragique. Quelle allait-être l'issue d'une telle folie ? Désormais, les appareils photos crépitaient, les caméscopes n'avaient déjà plus de batterie, et La Dépêche du Midi toujours à l'affut des contrariétés aéronautiques tenait son scoop de fait divers qu'elle pourrait négocier au prix fort avec TF1 et CNN...

Personne ne voyait plus de dénouement heureux à cet évènement. Le Piper fou allait-il terminer ses manœuvres insensées quelque part ? Sur l'aérodrome ? Dans un champ à proximité de l'aérodrome ? Il n'y avait plus qu'à s'en remettre à la Faculté qui au mieux poserait une camisole à un survivant miraculé ou au pire ramasserait un cadavre que les dieux auraient abandonné mais dont l'âme aura laissé une véritable trace plutôt sympathique dans l'esprit de milliers de personnes, en clair, qui nous aurait bien fait marrer.

Décision fut donc prise immédiatement de faire décoller un troisième Piper, sûrement celui du SAMU, puisque c'était écrit dessus... Je dis cela pour le journaliste de la Dépêche...



Evidemment, non content d'avoir fait une frayeur au Piper police lors de son décollage, dès le lâché des freins du Piper Samu il entreprit, suivi bien sûr par le Piper police qui ne le lâchait plus, de faire une tentative d'approche à nouveau en sens inverse... Inouï ! C'était la deuxième fois qu'il s'en prenait à un autre avion au décollage. Le Piper Samu rassembla sur les deux autres appareils et curieusement le Piper fou se calma. Peur de l'alco-test, de la prise de sang ? L'alcool avait-il été digéré ?

Toujours est-il que les trois avions se retrouvèrent en finale, Piper fou un peu écrasé vers le sol par les deux autres. Et contre toute attente ; la foule s'attendant à un re-posé-décollé du Piper fou, celui-ci se posa définitivement et de façon absolument impeccable. Les deux autres Piper remirent les gaz et effectuèrent un tour de piste raccourci pendant que le piper fou continuait son roulage et dégagait la piste face au public hélice calée. Du grand art vous dis-je !

Le Piper Police se posa à son tour. Il libéra rapidement la piste de sorte à pouvoir sans délai appréhender l'individu peu citoyen dès sa descente de l'avion et sous la surveillance du Piper Samu resté en l'air encore quelques secondes au cas où... Sait-on jamais ? Une nouvelle crise de démence et notre quidam aurait pu investir un autre avion ? Il n'allait pas avoir le temps de le faire car le chef de piste et ses assistants très en colère de s'être fait chapardé un avion, lui sautèrent dessus et le plaquèrent à terre à la méthode Stade Toulousain avant même qu'il ait pu poser de lui-même un pied à terre. Le Piper Police vint se garer à proximité immédiate du pugilat sur gazon. Le policier en uniforme de ninja en sortit aussi violemment qu'un bouchon d'une bouteille de Piper Heidsieck et apposa une jolie paire de menottes toute neuve autour des poignés de notre pilote intrus.

Pendant ce temps, le Piper Samu s'était posé et avait rejoint l'aire de jeu maintenant bien sous les feux de la rampe. L'infirmier pilote en descendit et vint immédiatement prêter main forte à l'aide d'une grosse seringue (valium sans doute ?) qui annihila totalement le pauvre bougre jusqu'à ce que les trois pilotes des trois Piper se retournent bras dessus bras dessous vers la foule et saluèrent cette dernière de leur main restée libre... La foule allait comprendre dans l'instant qu'elle venait d'être victime d'un magnifique canular aéronautique.

Tout ceci n'avait été que mise en scène et la réponse de l'assistance en fut encore plus marquante. Une ambulance de l'hôpital Marchand⁽⁶⁾ de Toulouse arriva enfin. Les trois pilotes embarquèrent tout sourire et disparurent sous les applaudissements incessants d'une foule désormais en délire et les ondoiements des petites culottes de damoiselles devenues subitement hystériques.

GERARD DESBOIS



Sur une idée originale de Gégé

Dans le rôle du pilote de Piper Fou LN-LJJ: Nils-Harald Hansen dit le Viking.

Dans le rôle du pilote de Piper Police F-GEBM : Gérard Desbois

Dans le rôle du pilote de Piper Samu D-EFAG : Jacques Darolles

La mise en scène était supervisée par Daniel Binard, directeur des vols d'Air Expo

Dans le rôle du Chef de piste : Pascal Rioland

Les décors étaient de Dieu le Père

Les costumes étaient de l'inspiration du moment

« Papy, Papy ! C'était vraiment génial ce meeting ! Et puis la Patrouille Piper avec tes amis dedans, on y a vraiment cru. C'était hyper top !

- Ah ben alors, si c'était hyper top ! je crois vous avoir bien montré ce qu'était la véritable aviation, celle des fanas, celle des amoureux des belles mécaniques, celle des inconditionnels des vapeurs d'huile et d'essence et qui ne sont bien assis que sur le vieux cuir... afin de mieux écouter les mélodies mécaniques d'antan... »

Papy ? Quand est-ce que tu nous apprends à voler ?

- (1) DDE : Direction Départementale de l'Équipement ... de couleur orange !
- (2) DAC sud : Direction de l'Aviation Civile région sud
- (3) PAF : Police Aux Frontières anciennement Police de l'Air et des Frontières. Ne pas confondre avec la Patrouille Acrobatique Française et encore moins avec le Paysage Audiovisuel Français dont la mission d'information serait bien souvent répréhensible par la première...
- (4) Bartas, prononcer bartasss : buissons en langue d'Oc...
- (5) Cub ou ourson en français était le surnom sympathique donné au Piper J3
- (6) Hôpital Marchand : hôpital psychiatrique de Toulouse

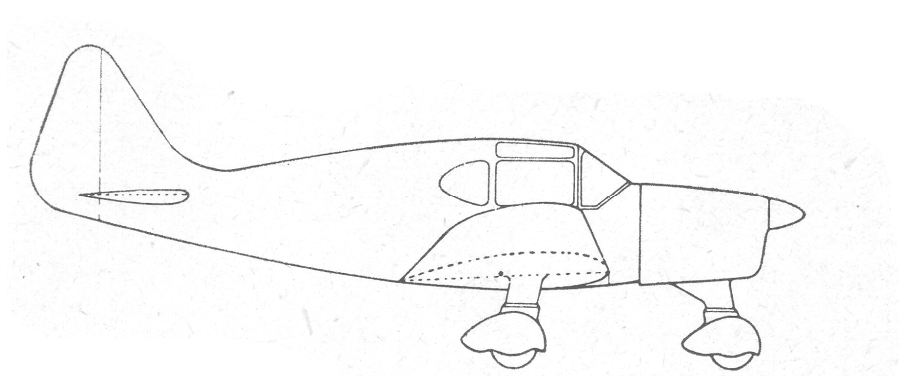
Une aile volante peu connue : le SE-2100

Plusieurs projets d'ailes volantes furent étudiés par les bureaux d'études de la SNCASE à Toulouse et à Marignane dans la période qui va de l'occupation au début des années 1950. On trouve dans ces projets des avions de chasse, de bombardement et de transport. La plupart ne quittèrent pas la planche à dessins et heureusement pour certains qui nous paraissent aujourd'hui être des utopies irréalistes, voire amusantes. Un seul de ces projets connut une réalisation et des essais en vol : le SE-2100, dont nous allons présenter l'histoire, du moins ce que nous en savons car les sources sont rares et parfois contradictoires. Mais l'avion est sympathique et mérite bien un petit souvenir.



La maquette de l'avion

En 1943, un programme de biplace d'entraînement fut soumis à plusieurs constructeurs français. La SNCASE répondit avec deux projets très proches, les SE-2300 et SE-2310, très inspirés dans leurs formes par le chasseur Dewoitine 520. Après la guerre ils participèrent à un concours dont le vainqueur fut le Nord 1201 Norécrin, qui connut une production en série.

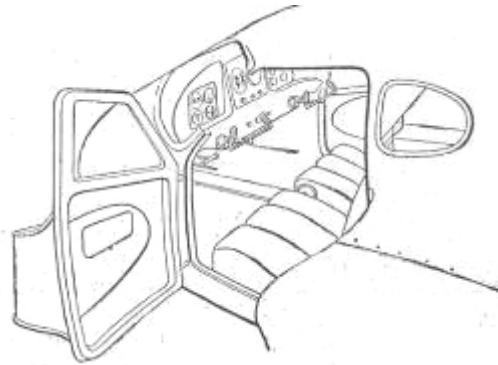


Vue de profil du SE-2310

On peut penser que notre aile volante fut étudiée comme une solution alternative, plus innovante, à ce concours de biplace d'entraînement. Une plaquette de présentation éditée en 1946 précisait que le SE-2100 était « réalisé à titre expérimental et n'est pas destiné au public dans son état actuel ». Il avait pour but d'étudier une nouvelle formule d'avion de tourisme et mettait l'accent sur le confort, l'accessibilité et le confort de l'habitacle. Le projet était certainement également destiné à étudier la réalisation des avions de formule aile volante et des ailes en flèche et à mieux connaître leurs caractéristiques de vol, comme le précise cette plaquette.

L'étude commença sous l'occupation et Pierre Satre est donné comme responsable du projet par plusieurs documents. Un brevet fut demandé le 16 novembre 1944 et il décrit l'avion dans le détail. Une maquette d'emménagement en bois fut construite et c'est elle qui est souvent présentée en photo comme étant l'avion réel. On la reconnaît aux carénages des roues et à la peinture qui semble avoir été crème avec des filets rouges, alors que l'avion réel resta aluminium.

D'après un document du constructeur, Pierre Nadot fit le premier vol le 4 octobre 1945, mais d'autres sources indiquent le 30 avril 1945. L'avion semble avoir effectué de nombreux vols et fut présenté à la presse fin 1945. Une plaquette publicitaire fut réalisée pour présenter les avantages de la formule et elle mit l'accent sur l'habitabilité et la fonctionnalité : « on y entre comme dans une auto... » Il y avait donc une certaine volonté de développer le concept et de le commercialiser.



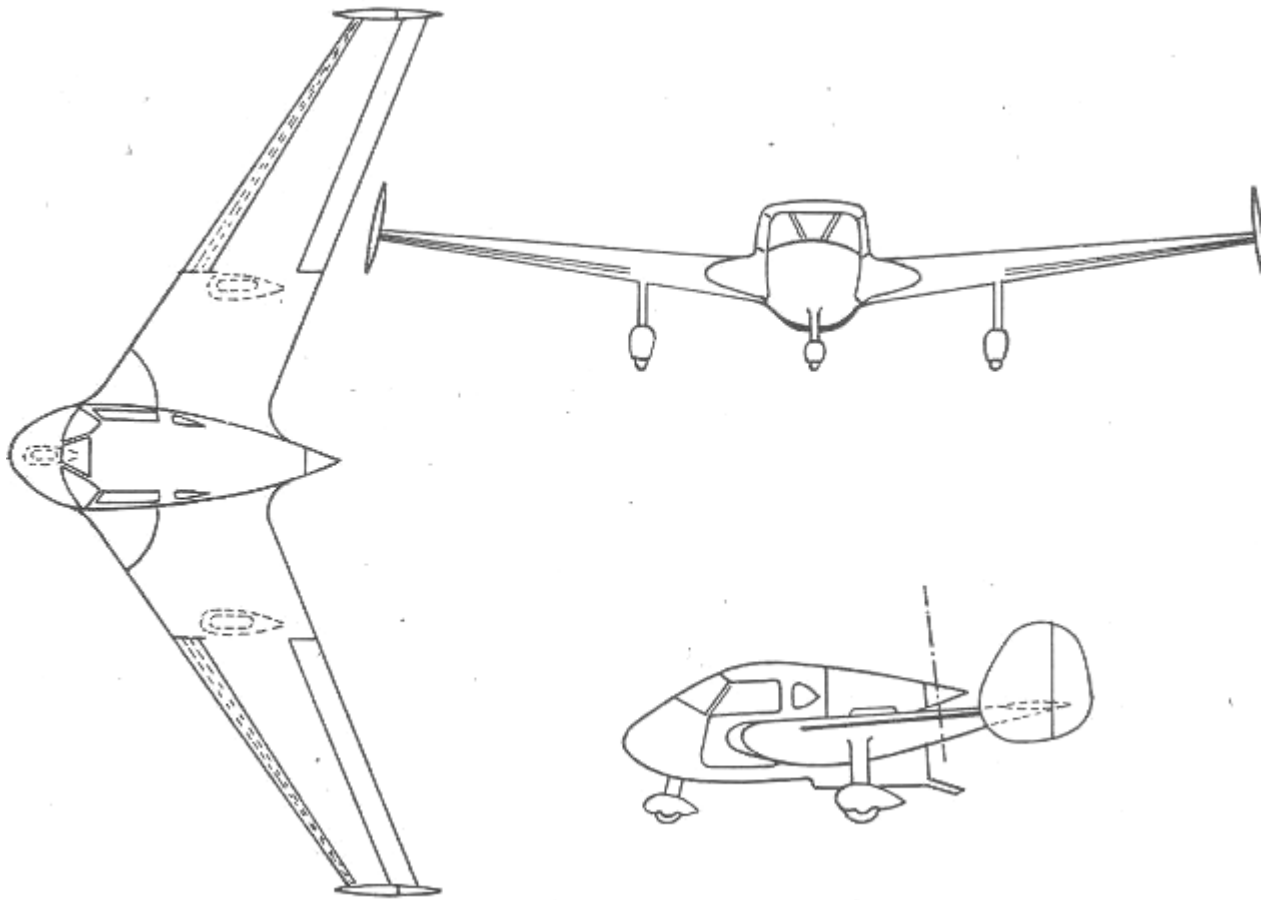
L'accès à la cabine. Notez le vide poche dans la portière



prototype du SE-2100

En février 1947, soit seize mois après le premier vol, le SE-2100 fait toujours partie des projets de la société. La direction, par une note de Jacques Lecarme, directeur des essais en vol, demanda un plan d'essais et de recherches. En réponse, une note de Pierre Nadot, chef des essais en vol, à monsieur Satre, responsable du bureau d'études, en trace les grands axes : travail sur le train d'atterrissage, essais sur les ailerons, essais en soufflerie, modification de la partie centrale du fuselage pour améliorer l'écoulement de l'air, (ce qui aurait demandé un nouveau dessin du fuselage), essais de dispositifs hypersustentateurs et de nouvelles dérives. Au total ce fut un plan de développement qui aurait demandé des moyens et du temps. Aucune suite ne fut donnée à ce projet, malgré le soin apporté lors de sa conception et ses qualités. On peut penser que le marché de l'aviation de tourisme n'était pas encore suffisamment développé pour justifier le lancement des études de développement du SE-2100 et que le concept d'aile volante avait quelques détracteurs. La SNCASE, qui connaissait quelques difficultés financières, était alors orientée vers des avions plus importants, comme l'Armagnac ou le Grognard et un avion de tourisme aurait trouvé difficilement sa place dans l'organisation. L'avion N° 01 disparut sans laisser de trace, certainement chez un ferrailleur toulousain.

Caractéristiques :



Plan trois vues extrait d'une notice du constructeur

Envergure : 9,89 m	Longueur : 4,92 m
Masse à vide : 518 kg	Masse totale : 800 kg
Surface alaire : 15,11 m ²	Surface des dérives : 1,42 m ²
Vitesse de croisière : 198 km/h	Vitesse maximum : 226 km/h
Rayon d'action : 500 km	Plafond : 5 000 m
Un moteur Renault Bengali 4 Pei de 140cv	
(Données extraites d'une notice du constructeur de 1946)	

Description :

L'avion est de construction métallique et utilise des techniques d'emboutissage des tôles à la presse et de soudure électrique pour diminuer les prix de revient. Le fuselage est de construction monocoque. La voilure a un dièdre de 10°43 et une flèche au bord d'attaque de 55°. Elle est munie d'un bec de bord d'attaque à la hauteur des ailerons. Le profil d'aile autostable est dérivé d'un profil Abrial. Une partie du bord de fuite est rabattable vers le bas pour faciliter l'accès au moteur. Le train tricycle est encore à cette époque une innovation pour les avions légers.

L'instrumentation est très complète pour l'époque. Des demi volants à axe horizontal coulissent dans la planche de bord. L'avion peut être utilisé en monoplace.

On accède à la cabine par deux portes comme dans une auto et la pilote ou la passagère pourront embarquer avec grâce et élégance. Le moteur et l'hélice placés à l'arrière de la cabine augmentent le confort et améliorent la visibilité par rapport aux avions traditionnels.

Références

François DELASALLE

Toulouse, terre d'envol, par Georges Baccrabère, Privat éditeur
 Journal les Ailes n° 1020 de 1945
 Notices du constructeur
 Archives du Musée de l'Air
 Brevet du 28 janvier 1944
 Collection privée



Le retour au vol

Par Denis Turina

Après l'éjection à Séville, pas de problème. J'ai mal à la colonne vertébrale, mais je ne dis rien. Le radiologue ne voit rien ou ne dit rien, lui non plus.

Je reprends les vols normalement. Aucune appréhension, mais une colonne très sensible. Motus.

Ma formation n'est pas terminée et ce n'est pas le moment de me faire encore remarquer.

Après l'éjection à Cahors, pas de problème non plus. Je suis en pleine forme.

Le radiologue de Bordeaux voit les traces de l'éjection précédente et, après explications, il me laisse repartir. Pas d'appréhension, je suis content de « m'envoyer en l'air » à nouveau, sur la « bête ».

Après la troisième éjection, c'est plus compliqué. Trois semaines d'hôpital, trois mois de plâtre, six mois dans un bureau de l'état-major, deux mois comme chef du centre de montagne à Val d'Isère, avant de reprendre une vie normale... à l'état-major.

L'éjection a lieu un lundi après midi.

Transport très inconfortable, à Nancy, entre la caserne où s'est posé l'hélicoptère et l'hôpital, dans une « sanitaire » dont la suspension avait dû connaître des jours meilleurs. Transport dans les couloirs de l'hôpital, aussi inconfortable et un peu effrayant, sur un brancard tenu par deux appelés qui ont bien du mal à se coordonner. L'ancien explique à son copain : « Fais pas le c... Celui-là, dans l'état où il est, si on le fait tomber c'est au moins 20 gros ». Rassurant !

Radios et prise en main par les toubibs. Une infirmière recoud à vif la plaie de mon genou en m'expliquant, avec un sourire, que les médecins recousent de la même manière les femmes qui viennent d'accoucher. Je l'aurais bouffée. Qu'elle règle ses comptes ailleurs.

Nuit très douloureuse. Je demande une fois de plus au toubib, de m'administrer des calmants - Non, vous avez déjà reçu des doses qui endormiraient un cheval. Si je vous en donne encore, on devra vous désintoxiquer. Détendez-vous et essayez de dormir.

Je ne suis que douleur et il veut que je me détende « Quel c... ». Tétanisé de l'estomac jusqu'aux genoux, mon corps est un morceau de bois et on ne peut pas me plâtrer dans ces conditions.

Jeudi matin.

Couché sur le ventre, nu, entre deux tables réglables en hauteur, mon corps est soutenu au niveau des genoux et au niveau de mes mains placées sous le menton. Mon abdomen pend dans le vide, ma colonne vertébrale est cambrée. Le chirurgien « joue » avec la dénivelée entre les deux tables. Il vérifie régulièrement que je peux toujours bouger mes pieds et, à l'aide de la radio, regarde mes vertèbres se mettre en place. A un moment, il dit :

-Ce n'est pas mal et il a l'air de souffrir beaucoup. On arrête là, le plâtre fera le reste.

Je ne comprends pas bien le sens de sa phrase. Pour moi, un plâtre c'est inerte et indéformable.

Alors il apporte des bandes de plâtre mouillé, pliées en plusieurs épaisseurs, et il les pose sur mon dos. Elles sont froides et très lourdes. Ma colonne fléchit et se cambre un peu plus. Je comprends alors ce qu'il a voulu dire quelques minutes plus tôt. Puis il « m'emmure » vivant dans un carcan de bandes plâtrées qu'il façonne avec ses mains. Je souffre atrocement, car toute cette opération se fait sans anesthésie.



L'épisode est assez stressant : « ils vont me paralyser », « je ne peux plus respirer ». Une infirmière me rafraîchit régulièrement le front, me parle et me calme. Si je pouvais, je l'embrasserais.

Le lendemain, le plâtre commence à durcir. Mon dos est tenu, la douleur s'en va doucement. Je peux enfin dormir normalement et j'en profite.

Le lundi matin suivant, on me plâtre la jambe. De la rigolade.

Quand les deux plâtres sont secs, je commence à m'asseoir sur mon lit et à me lever, tout va bien. Deux jours plus tard je demande des béquilles. On fixe un étrier au plâtre de ma jambe et, avec les béquilles, je commence à crapahuter. Libre... dans ma chambre.

La semaine suivante, je me promène dans les couloirs. Je discute avec les autres malades et, quand ils en ont le temps, avec les toubibs et avec les infirmières. L'ambiance est bonne, le moral remonte.

Trois semaines après l'accident, Je sors de l'hôpital. HEU –REUX !

- Venez nous revoir dans six semaines pour qu'on retire le plâtre.

Arrivé à la maison, je retrouve avec joie Bernadette mon épouse, enceinte de quatre mois, qui a tenu le choc. Sylvain et Clarisse, nos deux enfants, regardent les plâtres et les béquilles avec de grands yeux.

Six semaines plus tard, plein d'espoir et en pleine forme, je retourne à l'hôpital.

Quand le plâtre de la jambe est retiré, que tout a été vérifié à ce niveau là et que le toubib me demande de me relever, je lui montre l'autre plâtre, le gros.

- Celui là, c'est six semaines de plus. On ne vous l'avait pas dit ?

Six semaines de plus à respirer l'odeur de « cosmonaute », à me gratter le ventre et le dos avec une aiguille à tricoter. Gros coup au moral.

Je profite de ma famille, qui doit aussi se battre avec les oreillons de Bernadette et la varicelle de Clarisse et, de plus en plus souvent, je passe à l'escadron pour donner un coup de main à mon chef qui fait « la paille », tout seul. Plâtré du « zizi » jusqu'au menton (presque), dans mon pantalon retailé à la ceinture, j'ai des airs de bibendum. Je suis content d'être utile, de retrouver les copains, de respirer le kérosène, de revivre en famille et... de marcher sans béquilles.

Au bout de six semaines, très impatient, je retourne à l'hôpital pour me faire déplâtrer définitivement. Pendant les jours qui suivent, je vis l'impression désagréable de vulnérabilité que doit ressentir la langouste après sa mue. Je continue à dormir, allongé sur le dos, dans la moitié « dos » de mon plâtre qui a été proprement coupé en deux.

Je me sens quand même plus léger, le plâtre sec pesait 7 kilos, et je peux reprendre ma place à l'escadron, ... au sol.

Deux mois après ma « libération » du plâtre, je vais passer la visite P. N. à Strasbourg.

« Apte sur avions non munis de siège éjectable » et, après négociation, j'obtiens l'autorisation de faire un vol sur avion de combat. Le Jaguar vient d'arriver sur la base et je veux l'essayer.

Le même jour naissance à Nancy de Dominique, notre deuxième garçon, qui rejoint Sylvain et Clarisse. Une belle journée, pleine d'espoir.

Dans la foulée, je fais mon tour de Jaguar en place arrière d'un P.O. en entraînement S.C.P. Un grand merci au toubib, un grand « merci les copains » pour ne pas m'avoir fait voler « en sac de sable ».



Dans la semaine qui suit, je suis muté à l'état-major FATAC à Metz où « les chefs » m'attendent de pied ferme depuis ma sortie d'hôpital. Je ne peux pas faire régulièrement les trajets Toul / Metz, à cause de ma colonne vertébrale et je demande un sursis. Refusé. « On » m'a déjà fait une fleur en ne me mutant pas à l'état-major dès ma sortie du plâtre !

Bernadette, seule avec nos trois enfants dont l'un âgé de quelques jours, a du se débrouiller. Je crois que cette mutation est mon plus mauvais souvenir de l'Armée de l'air, hormis bien sûr celui de camarades disparus. Je l'ai vécue comme une sanction, injuste. Aujourd'hui, je pense encore que le « timing » était pour le moins maladroit, d'autant que mon chef de bureau n'était pas particulièrement demandeur.

Trois ans plus tard, une décision comparable a réveillé chez moi de bien mauvais souvenirs et a déclenché le processus qui m'a amené à quitter l'Armée de l'air.



Au bout d'un mois à Metz je commence à prendre mon mal en patience mais je m'ennuie. Au bureau, les journées me paraissent longues. Loin de ma famille qui me manque, seul dans ma chambre le soir, j'en veux aux « grands » chefs et j'envisage une autre suite, ailleurs.

Je dois reprendre les vols et choisir ma « zone d'atterrissage ».

A mes yeux les zones possibles sont : le Transport, les ravitailleurs Boeing C135F, les Ecoles. Le Transport. La mission et les avions me plaisent, mais l'expérience récente et malheureuse d'un camarade chasseur me dissuade de tenter l'aventure. Les contraintes physiques et la fatigue liées à la longueur des vols et aux escales, aussi.

Les ravitailleurs. Beaucoup de chasseurs « cassés » y sont déjà. Je les connais bien, pour avoir été ravitaillé par eux sur F-100. J'y ai de bons camarades, la mission et les avions me plaisent eux aussi, mais la longueur des vols me fait peur également.

Les Ecoles m'attirent. Il faut que je commence à « manœuvrer » pour essayer de rejoindre Salon.

Là bas, j'ai aussi de la famille qui pourra nous aider à emménager et à nous installer. Mon dos en mauvais état ne me permet pas de porter grand-chose.

Relâché sur Fouga. (La boucle se referme)

L'état-major a des avions et les pilotes peuvent en profiter pour s'entraîner ou pour effectuer des missions à la demande. Je vais donc me faire relâcher sur Fouga.

Je connais mal l'avion et je n'ai pas volé depuis plus de six mois. Je suis très motivé, mais pas au mieux de ma forme physique. J'hésite. Il ne faut pas que je loupe mon retour.

« Et si j'ai la trouille ? Et si je panique ? Est-ce que ça vaut le coup de prendre encore des risques ? »

Je m'offre un temps de réflexion. J'y vais, ou je n'y vais pas ? Ma famille et moi-même avons peut-être assez donné ?

Je ne sais pas comment je réagirai, mais j'ai quand même très envie d'aller voir. Au moins une fois. Egoïsme ? Passion ?

Entre temps, j'ai fait la connaissance de quelques pilotes de l'état-major, moniteurs sur Fouga. Mon chef de bureau, un grand et brave guerrier très compréhensif, pilote de Bearcat en Indochine et avec qui je m'entends bien, me semble tout désigné pour me lâcher.

Je lui préfère cependant un « vieux » commandant avec qui il m'arrive de prendre mon café. Il vient du transport et des Ecoles. Nous nous connaissons assez peu, mais il me paraît calme et tranquille. Il m'inspire confiance lui aussi.

J'ai conscience, physiquement conscience, que je ne sais pas ce que je pourrai ressentir. Je ne pourrai peut-être pas maîtriser mes réactions et je pourrai avoir à subir la peine et la honte liées à la peur, que j'ai déjà bien connues. Peur de mal faire, ressentie comme de l'incompétence, peur de ne pas oser, ressentie comme de la lâcheté. Je ne veux surtout pas que quelqu'un de proche, que je verrai tous les jours, me voie paniquer, me dégonfler, ou faire n'importe quoi en reprenant le manche.

Je réapprends l'avion. Je visite la tour de contrôle et l'approche, j'apprends les consignes d'utilisation du terrain. Je renifle le kérosène. J'accompagne des copains qui partent voler. Je m'assieds dans les Mirage, dans les T 33, dans les Fouga, qui sont sur la base.

Je discute avec mon « monit », à qui je ne dis rien de mes « divertissements pyrotechniques ». Il ne sait pas, ou il sait et il se tait. Puis, un matin, après un solide briefing, nous partons à l'avion.

Une prise en main autour de la base, des décrochages, une vrille, pas trop de « g » pour ménager mon dos, trois ou quatre tours de piste, dont un avec la sortie du train en secours :
- O.K., si tu veux, tu peux partir tout seul. Je dois aller bosser ».
C'est parti. Je fais deux tours de piste et je rentre au parking, heureux et rassuré. Pas d'appréhension, le plaisir de voler à nouveau, la sensation de renaître.

Plus tard j'effectue d'autres vols, seul, avec mon chef de bureau, avec d'autres pilotes ou avec des passagers. Des navigations, des missions imposées, pas trop de voltige (mon dos).
C'est bon. Il ne me reste plus qu'à me battre pour rejoindre une école.
Objectif : Salon, la rentrée de septembre. C'est reparti, le moral est au beau fixe.

Je profite d'un voyage à Salon où je reçois un accueil chaleureux du Général commandant l'école, des commandants d'escadrons et des pilotes que je connais. Une grosse bouffée d'optimisme et de chaleur humaine me réchauffe le coeur.

En septembre 1976, après une formation de moniteur à Aulnat, j'arrive à Salon comme commandant d'escadron.
C'est reparti. Une autre histoire commence, avec des moniteurs, et des sous-lieutenants des promotions 74 de l'Ecole de l'air et 75 de l'Ecole Militaire de l'air.



Goodwood

Résumé : Goodwood est un circuit automobile anglais situé dans le West Sussex. Il a connu son heure de gloire entre 1948 et 1966, puis est resté en sommeil.

Depuis 1998 il renaît pendant trois jours à la fin septembre, pour un bond en arrière dans le temps, comme seuls savent les organiser les anglais.

Le circuit a été restauré tel qu'il était au temps de sa splendeur et l'ensemble des intervenants portent des vêtements d'époque.

Durant les 3 jours se déroulent des courses de voitures de sports antérieures à 1966, avec souvent les pilotes de l'époque : Stirling Moss, Jack Brabham, Derek Bell.... Tandis qu'un cours d'élégance réunit des avions anciens...

Didier a été invité à participer à la 12^e renaissance de Goodwood en septembre 2009. Il nous décrit sa participation aux commandes d'un Nanchang CJ-6A, avion d'entraînement chinois dont le premier vol remonte au 27 août 1958.

Cela lui a permis de rencontrer Madame l'Ambassadeur de Chine au Royaume Uni, qui se fera photographier à bord de cette machine.

Goodwood celebrated its 12th successful *Revival* last September. Ever since that fantastic week-end in 1998 which saw the grand re-opening of the west Sussex circuit, I always made a point of returning there every year. The aim of the event is to relive the glory days of Goodwood Motor Circuit, which – along with Silverstone – was Britain's leading racing venue during its active years between 1948 and 1966. During this time it hosted contemporary racing of all kinds, including Formula One, the famous

Goodwood Nine Hours race and the celebrated Tourist Trophy sports car race.

Now, for three late summer days each year, the circuit echoes to the spine-tingling bark of golden-age Grand Prix cars from the Fifties and Sixties, thundering sports and GT cars, as well as historic saloon cars and little-seen Formula Juniors. Many of these important historic racing cars are driven by famous faces from motor sport past and present. Sir Stirling Moss, John Surtees, Sir Jack Brabham, Derek Bell, David Coulthard, Damon Hill, Gerhard Berger, Johnny Herbert, Wayne Gardner, Giacomo Agostini and the late, great Barry Sheene and Phil Hill have all taken part at the Revival. It is the time when my old friend David Piper joins with Richard Attwood, first Le Mans winner for Porsche, to get their precious collection of Ferraris out in many of the races.

But the Goodwood Revival is far more than a series of races for historic cars: it is a magical step back in time and a chance for visitors to revel in the romance of motor racing as it used to be. The lovingly restored circuit is unchanged from its heyday, and great lengths are taken to ensure that everything on the site is exactly as it was.



A

The origins of the Goodwood Motor Circuit are based around the perimeter road of former RAF Westhampnett, a key Battle of Britain airfield and the location of Sir Douglas Bader's final sortie. It was closed down in 1966 after local authorities started to come up with all sorts of noise regulations until Charles March, in 1998, brought it back to life, recreating the looks and facilities exactly as his grandfather, the ninth Duke of Richmond had first opened the motor circuit in 1948.

It is not just the circuit and the vehicles that have an authentic period look. All circuit staff dress in appropriate period clothing from the 1940s and 1950s, and each year more spectators and competitors get into the effervescent Goodwood spirit by dressing the part, considering it all part of the fun. In the paddock you may even encounter all kinds of period characters, from 'spivs' selling nylons and watches from beneath their coats, to Mods and Rockers and even the Dad's Army Home Guard.

Bands play authentic 1950s music, the food outlets sell fish and chips wrapped in reprints of 1950s newspapers. "The Revival is theatre," says Lord March. "The circuit is literally dressed up like a huge film set, and that includes the competitors and spectators.

Almost everyone is dressed to the nines in fantastic 1950s creations, and the efforts people go to are amazing. But equally it's quite easy to look the part in just smart classical clothing – it depends how far you want to go."

Aside from the intoxicating entertainment on the track, there is breathtaking action in the skies as Spitfires, Hurricanes and Mustangs perform elaborate swoops and dives over the circuit.



There are also flying demonstrations from a host of other period aircraft, making the Revival almost as revered for its glorious air shows as its thrilling motor racing. The Vulcan graced the skies, so did the Battle of Britain's trio of Lancaster, Spitfire and Hurricane. The Vickers Vimy, in the capable hands of John Dodds, gave us a series of superb flights, her tight evolutions close enough to the crowd to feel the brush of air past as she flew majestically in the rapidly diminishing lights at the end of every day.

(from Didier)

I felt so happy when I received an invitation from Lord March, through Rob Wildeboer, to participate in the prestigious "Freddy March Spirit of Aviation" Trophy at the 12th Goodwood Revival, last September (2009). The display brings together some of the world's finest, most elegant, original and rarely seen aircraft from the evocative pioneering days of aviation and is run concurrently with the Revival over a three-day week-end. At the conclusion of the event, the winning aircraft is awarded the prestigious trophy. The *Spirit* has established itself as a world-class annual concours d'elegance for historic aircraft over the past two years.

Since the first Revival in 1998, I had always been a fan of this magnificent event combining style and elegance with legendary race machinery and drivers providing the most unique atmosphere anywhere in the world. Where else indeed are you able, in one glance, to see Stirling Moss sitting in his famous Mercedes300SLR, with his mechanics in white overalls rushing about readying the car as he's watched by a group of admiring ladies in period dresses and gentlemen with straw hats. Funnily enough, at the same time, you realise even the ice cream van in the background is from the fifties and the two police constables next to you are also in period dress.

It was nice to be able to give something back after all these years, and if it had to be on the flying rather than the racing side, so be it, at least I had the machinery to satisfy up to 120,000 pairs of eyes over the week-end. I refer of course to the Nanchang CJ-6A which I have the pleasure (addiction would better word) to fly for the past two years. The entry for the *Spirit*, just as for the racing cars, is limited to pre-1966 machinery to respect the period theme of the whole event, and the 'Chang fell nicely in that category although it remains, to this day, the primary trainer for the Chinese People's Liberation Army Air Force.

Approval was quickly obtained from the other members in our group, after I promised they too would be invited to attend over the week-end, so I could turn up on the preceding Thursday with, for once, a well manicured Nanchang devoid of excess oil. The welcome and assistance on the ground was fantastic. My friend Karen, the aerodrome assistant manager and Rob Wildeboer and his team, making sure the plane was quickly put in place among the beautiful rival machinery. Next to me stood a 1935 Spartan Executive, so bright you could have shaved in the reflection of its aluminium panels.

This year, the jury was composed of no less than Buzz Aldrin, still fresh from his walk on the moon 40 years ago, Sir Terence Conran the superlative designer, James May and Paul Bonhomme, our newly crowned Red Bull World Champion. Paul was also displaying a P-51 in one of the tightest formations I have ever seen, during the week-end.

At any rate, we did not win the contest; shining a red star for a black cross, the panel reserved that honour for a mint yellow Bücker Jungmeister, owned by Mark Rijkse. It must have been difficult for the judges, I imagine, to arrive at any decision in front of 33 rare and perfectly presented aircraft including the Vickers Vimy (performing her last flights at Goodwood before finding rest at Brooklands) a 1909 Bleriot (replica), a 1942 C-47A belonging to Mike Woodley (one of very few left flying from that period), a gorgeous Cessna 195 Businessliner, an ex-French army Alouette II, the first turbine helicopter in 1961, a still valiant Hornet Moth 1935, a Bolkow Bo207 and so on.

But I did have some great satisfaction over the week-end. One of them was a chance encounter with the Chinese Ambassador, a charming lady by any means, who really took to the Nanchang when she saw it and posed in the cockpit, in front of her entourage. I would like to think a photo of this event was on its way to Beijing soon after to celebrate one of their lesser known exports !



Another one was the large number of children and their parents who managed a photo opportunity in the cockpit. And then, on the Sunday, feeling really like celebrating the whole event and to place some perspective on it, it didn't take me long to convince my friend Ralph (aka Cpt Mannering) to move his Dads' Army around some of the most evocative aircraft on display. The little scene they organised around the Vimy was photographed for posterity and will figure in its last refuge at Brooklands, no doubt.

The great hospitality afforded to the participants over the week-end was unforgettable, in particular the spectacular dinner for over 1000 guest participants given by Lord March, under a bright Spanish "Seville" theme which saw Flamenco dancers and horse mounted gauchos parade between tables and indoor fireworks.

The entertainment included a special guest appearance by Dire Straits guitarist, Mark Knopfler, giving a rendition of Local Hero to celebrate guest of honour Stirling Moss, 80 years old over the week-end. The whole setting, the lights, the vibrant colours, with miniature orange and citrus trees planted on the tables, was sublime and you would never have thought for a moment you were sipping sangria and champagne inside a mundane aviation hangar.

Next year, my chum Bernard Chabbert has promised to bring along his Lockheed 12, fresh from filming in Africa for *Amelia*, the Hollywood blockbuster starring Hilary Swank and Richard Gere celebrating the legendary American pilot. If you own a treasured and rare aircraft, and it must be pre-1966 to guarantee visual integrity on the circuit over the week-end, you could do worse than contacting Rob Wildeboer with your details. Accepting his invitation means you have to make your plane available to Goodwood for a five full days –two days either side of the week-end itself- but the security they provide is flawless and due care will be taken to protect your pride and joy whilst it is in their custody.

Personally, I just can't wait for the next Revival, although only as a spectator this time, with delight just as for the past twelve years.

Didier Keller



Aerom

Photo Sophie Geneste

Travailler c'est la santé, en abuser, c'est cependant dangereux

Même si la France a adopté une politique de réduction du temps de travail, ce dernier tend à augmenter dans de nombreux pays occidentalisés que ce soit aux Etats-Unis ou en Europe. Des données préliminaires indiquent que les heures supplémentaires pourraient majorer l'hypertension artérielle, les problèmes de sommeil et la dépression. Il était donc intéressant de savoir s'il existait un impact sur le risque cardio-vasculaire.

Pour étudier ce risque une étude prospective anglaise a inclus 4 262 hommes et 1 752 femmes âgés de 39 à 61 ans et vierges de tout antécédent cardio-vasculaire. Le suivi a duré en moyenne 11 ans. Les critères observés étaient la survenue d'une cardiopathie ischémique non fatale, d'un syndrome coronaire non fatal ou d'un angor définitif.

Il a été dénombré 369 événements. Une étude de Cox avec ajustements socio-démographiques a démontré que trois à quatre heures de travail supplémentaires par jour majoraient d'un facteur 1,60 le risque de survenue d'une cardiopathie ischémique. L'ajustement selon 21 facteurs de risque cardio-vasculaire n'a que très peu changé ce résultat. Enfin cette association a été également retrouvée lorsque les syndromes coronaires fatals ou non étaient considérés comme l'objectif.

Ces données sont quelque peu inquiétantes en ce sens qu'elles suggèrent que la pratique d'heures supplémentaires régulières pourrait majorer le risque de présenter une cardiopathie ischémique et ce, indépendamment des facteurs de risques classiques.

Benoît Tyl

Virtanen M et coll. : Overtime work and incident coronary heart disease: the Whitehall II prospective cohort study. Eur Heart J 2010; 31 (14): 1737-1744.

Copyright © <http://www.jim.fr>

LA télé, c'est MORTEL

Si nombre de travaux ont relié temps passé devant la télévision et facteurs de risque cardiovasculaires (syndrome métabolique, obésité, anomalies du métabolisme du glucose, diabète de type 2...), peu ont examiné le lien entre niveau d'exposition à la télévision et mortalité. Des auteurs britanniques, de l'université de Cambridge, viennent de pallier cette lacune en évaluant, de façon prospective, la relation entre le temps passé devant le petit écran et la mortalité toutes causes, la mortalité de cause cardiovasculaire et la mortalité par cancer.

Cette évaluation s'est inscrite dans l'étude EPIC (*The European Prospective Investigation into Cancer and Nutrition*), une des plus vastes études, impliquant 10 pays, intéressant les relations entre nutrition et cancer. S'appuyant sur les réponses à des auto-questionnaires, et sur les mesures du poids, de la taille et du tour de taille, elle a porté, sur 13 197 sujets (5 729 hommes et 7 468 femmes), résidant à Norfolk. Ces participants étaient âgés de $61,5 \pm 9$ ans, et indemnes d'antécédents d'AVC, d'infarctus du myocarde ou de cancer à l'inclusion entre 1998 et 2000 ; ils ont été suivis pour cette analyse de mortalité jusqu'au 30 avril 2009.

Le temps passé devant le petit écran a été réparti entre trois catégories ; le tertile le plus bas comprenait les durées d'exposition de moins de 2,5 heures quotidiennes, le tertile intermédiaire celles comprises entre 2,5 et 3,6 heures par jour, et le tertile le plus élevé regroupait les expositions dépassant quotidiennement 3,6 heures ; les ratios de risque de décès ont été estimés par accroissement de 1 h/j du temps passé à regarder la télé.

Au cours d'un suivi de $9,1 \pm 1,6$ ans, 1 270 sujets (725 hommes et 545 femmes) sont décédés, toutes causes confondues. Parmi ces décès, 373 étaient de cause cardiovasculaire et 570 étaient dus à un cancer.

Le temps passé devant la télévision dépassait, chez les sujets décédés de toutes causes, de 0,4 h en moyenne celui des sujets ayant survécu (3,5 vs 3,1 h/j ; $p < 0,001$). Cette différence était plus grande (0,6 h/j) pour la mortalité cardiovasculaire (3,7 vs 3,1 h/j ; $p < 0,001$), et moins grande (0,3 h/j) pour la mortalité par cancer (3,4 vs 3,1 ; $p < 0,001$).

L'analyse, après nombre d'ajustements, associe, à chaque accroissement de 1 heure par jour du temps passé devant la télévision, une augmentation de la mortalité toutes causes (ratio de mortalité : 1,05 IC à 95 % 1,01-1,09 ; $p = 0,03$) et une augmentation de la mortalité de cause cardiovasculaire (1,08 ; 1,01-1,16 ; $p = 0,02$).

Ces associations se sont avérées indépendantes de l'âge, du sexe, du niveau d'éducation, du tabagisme, de la consommation d'alcool, de l'existence d'un diabète, de la prise d'antihypertenseurs et d'hypolipémiants, des antécédents familiaux de maladie cardiovasculaire et de cancer, de l'indice de masse corporelle, de la dépense énergétique liée à l'activité physique.

En revanche, il n'a pas été mis en évidence d'association significative entre l'accroissement quotidien de 1 heure devant le petit écran et la mortalité par cancer.

La fraction attribuable à la population pour la mortalité toutes causes, pour la comparaison du plus haut tertile d'exposition à la télévision au tertile le plus bas, était de 5,4 %.

Cette étude, prospective, en population générale et forte d'une cohorte de plus de 13 000 sujets, mais fondée sur des données auto-rapportées, associe, indépendamment du niveau d'activité physique, aux niveaux plus élevés d'exposition à la télévision un risque accru de décès toutes causes et par maladie cardiovasculaire. L'excès de temps passé devant la télévision étant un indicateur puissant d'un comportement de loisir globalement sédentaire, K Wijndaele et coll. suggèrent d'ajouter, aux recommandations de santé publique habituelles, la réduction du temps de télé.

Dr Julie Perrot

Wijndaele K et coll. : Television viewing time independently predicts all-cause and cardiovascular mortality : The EPIC Norfolk Study. Int J Epidemiol, Publication avancée en ligne, 23 juin 2010 (doi:10.1093/ije/dyq105).



Pour éviter l'infarctus, brossez-vous les dents !

Un item « *brossage des dents* » viendra-t-il bientôt compléter la liste des facteurs de risque cardiovasculaire ? On peut sérieusement se le demander. Plusieurs études se sont penchées récemment sur l'association entre les marqueurs sériques de l'inflammation et le risque cardiovasculaire. D'autres travaux ont établi une relation entre la parodontopathie, l'inflammation et le risque cardiovasculaire. De là à suggérer un lien entre l'hygiène dentaire et le risque cardiovasculaire il n'y avait qu'un pas, franchi par une équipe londonienne.

Près de 12 000 patients ont été inclus dans cette étude, et devaient déclarer la fréquence à laquelle ils se brossaient les dents. Un dosage des marqueurs de l'inflammation, CRP et fibrinogène, était réalisé et les patients suivis pendant 8 ans. Environ 62 % des sujets ont rapporté une hygiène dentaire correcte, avec des visites régulières chez le dentiste et un brossage des dents deux fois par jour.

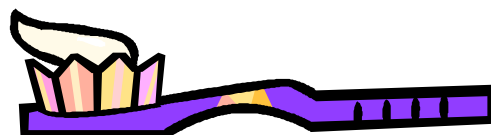
Pendant la durée du suivi, 555 événements cardiovasculaires sont survenus, le plus souvent dus à un problème coronarien (74 %), et 170 ont abouti au décès du patient. L'analyse des résultats montre que les patients ayant une mauvaise hygiène dentaire, ne se brossant que rarement voire jamais les dents, ont une augmentation de 70 % du risque d'évènement cardiovasculaire par rapport à ceux qui se brossent les dents 2 fois par jour. Ce résultat est obtenu après ajustement pour l'âge, le sexe, des conditions socio-économiques, le tabagisme, les visites chez le dentiste, l'IMC, les antécédents familiaux, le diabète ou l'hypertension.

Mais un brossage des dents insuffisant est corrélé aussi à une élévation de la CRP et du fibrinogène. La parodontopathie, très fréquemment associée à une mauvaise hygiène buccale, est sans doute à l'origine de ce syndrome inflammatoire.

Les auteurs rappellent que des études prospectives longitudinales ont montré que les marqueurs de l'inflammation que sont la CRP et le fibrinogène, peuvent être utilisés pour prédire le risque cardiovasculaire. Ils observent que, si des études plus approfondies devront préciser le lien entre parodontopathies et pathologies cardiovasculaires, il pourrait être utile dès à présent d'ajouter la fréquence du brossage des dents à l'évaluation du risque cardiovasculaire. Utile aussi sans aucun doute, d'éduquer les patients à une bonne hygiène dentaire, et pas seulement en prévention du risque cardiovasculaire.

Dr Roseline Péluchon

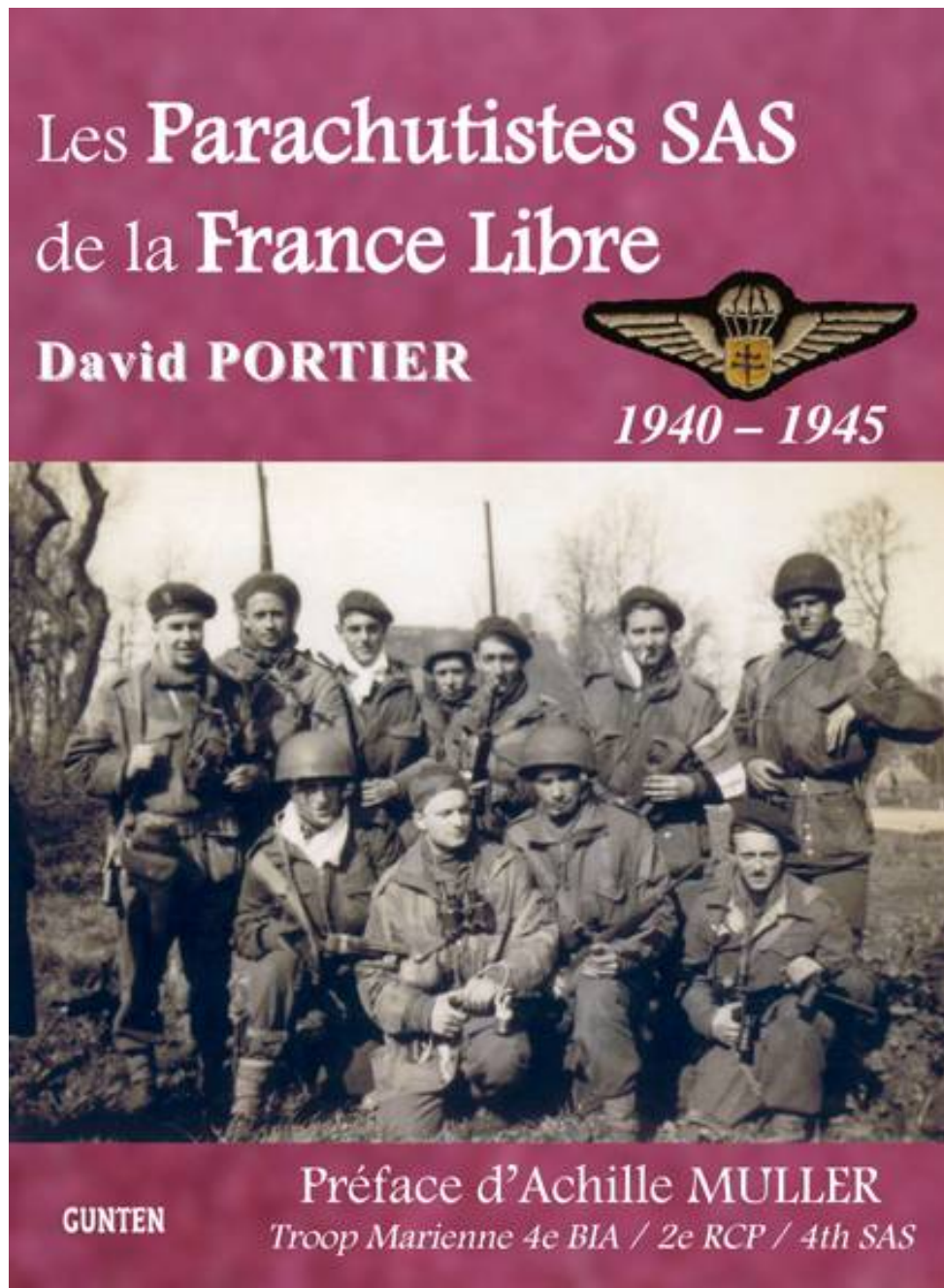
De Oliveira C et coll.: Toothbrushing, inflammation, and risk of cardiovascular disease: results from Scottish Health Survey. BMJ 2010;340:c2451



LES PARACHUTISTES S.A.S DE LA FRANCE LIBRE. 1940 1945

[David Portier](#). Préface de Edgar Thome compagnon de la libération.

Il s'agit de la publication de dix ans de recherches minutieuses. C'est un livre référence sur le sujet du SAS pendant le second conflit mondial. L'auteur nous fait découvrir le 3^{ème} et 4^{ème} SAS en nous permettant de suivre ces hommes aux destins exceptionnels quasiment au jour le jour, du désert de Libye aux campagnes de Hollande. David Portier retranscrit tous les témoignages de ces vétérans où parfois la vérité dépasse largement la fiction. Des photos rares ou de collections privées illustrent ce livre incontournable pour qui veut connaître la vie et les actions de ces hommes qui ont fait l'histoire et notre liberté.



Colloque international

Trafic aérien et météorologie

International conference

Air Traffic and Meteorology

09-10 Nov. 2010

**METEO FRANCE INTERNATIONAL CONFERENCE CENTRE - TOULOUSE
FRANCE**

Objectifs Objectives

L'objectif du colloque est de porter un regard sur l'utilisation des données météorologiques par le trafic aérien, de dégager les phénomènes météorologiques ayant un fort impact en termes de sécurité, de régularité et d'efficacité et de présenter les progrès attendus dans les prochaines décennies.

Les sessions et tables rondes se focaliseront sur les thèmes suivants :

- prévision et information en-route
- prévision et information au voisinage des aéroports
- météorologie dans le cockpit
- observations en vol et apport des moyens satellitaires
- axes de recherche.
- Programme européen SESAR et son homologue américain Next Gen

Ce colloque est organisé sur deux jours, les langues de travail seront le français et l'anglais, avec traduction simultanée, de façon à faciliter la participation de spécialistes internationaux.

Avec le soutien de / With the support of:

**Pour plus de renseignements,
Inscriptions / For more information,
Registration**

Contact presse / Press Contact :

Anne Molinié / Patricia Segala patricia.segala@anae.fr ou +33 (0)5 34 25 03 84

AeromedN°44 sept 2010

The aim of this conference is to look at how meteorological data are used by air transport, to bring out the meteorological phenomena that have a strong impact on safety, regularity and efficiency and to present the progress expected in the coming decades.

The following sessions and round tables will be based around the following topics:

- forecasting and en-route information
- forecasting and information in and around the airport
- meteorology in the cockpit
- in-flight observations and contribution of satellites
- avenues for research and development.
- European programme SESAR and its American counterpart NextGen

This two-day conference will be in French and English with simultaneous translation so as to facilitate the participation of international experts.

www.academie-air-espace.org

Le chocolat, l'arme secrète contre le risque cardiovasculaire ?

Ces dernières années de plus en plus de travaux ont recherché des liens entre la consommation de chocolat le risque cardiovasculaire. Plusieurs études, ont notamment démontré une amélioration des fonctions endothéliales et plaquettaires ainsi qu'une diminution de la pression sanguine et des marqueurs de l'inflammation après ingestion de chocolat. Malheureusement peu d'études observationnelles ont été publiées. Deux études européennes ont suggéré une relation inverse contre la consommation de cacao ou de chocolat et le risque cardiovasculaire mais deux autres, cette fois ci américaines, n'ont pas confirmé cette relation. Pour y voir plus clair, les données d'une large étude diététique qui a, entre autre, examiné la consommation de chocolat et la pression artérielle (PA) ont été exploitées.

Elle a inclus 19 357 patients (âgés de 35 à 65 ans) entre 1994 et 1998. Aucun d'entre eux n'avait d'antécédents d'infarctus ou d'accident vasculaire cérébral.

Le suivi a duré en moyenne huit ans.

Les PA systolique et diastolique moyennes des patients appartenant au quartile de la plus forte consommation de chocolat étaient inférieures respectivement de 1,0 mm Hg et de 0,9 mm Hg à celles des patients du quartile inférieur. Le risque relatif de présenter un infarctus ou un accident vasculaire cérébral était de 0,61 ($p=0,014$) pour les patients du quartile supérieur par rapport aux autres quartiles. La PA à l'inclusion était responsable pour 12 % de cette diminution du risque.

Enfin, la protection a semblé supérieure pour les accidents vasculaires cérébraux par rapport aux infarctus.

Voici une bonne nouvelle pour les consommateurs de chocolat. Ce dernier semblant en effet réduire le risque cardiovasculaire, essentiellement le risque d'accidents vasculaires cérébraux, par le biais, en partie, d'une baisse de la PA. Il ne reste plus qu'à confirmer ces résultats par des études randomisées, si elles sont faisables.

Dr Benoît Tyl

Buijsee B et coll. Chocolate consumption in relation to blood pressure and risk of cardiovascular disease in German adults. Eur Heart J, 2010; 31: 1616-1623

