



## EDITORIAL

L'été est passé, enfin presque, mais sous le soleil, car ce printemps laborieux a mis les nerfs à vis de la plupart d'entre nous. Une météo aussi houleuse et sur une telle durée, a été source de bien des irritations dans les chaumières. A présent tout va mieux.. sic....

Bon, d'accord, nous avons d'autres soucis, avec ces augmentations subtiles d'impôts, de taxes et d'autres.... Mais la charge en soleil a été bonne et n'a pas encore épuisé le moral de tous.



« *Werke in de Inke* » diraient nos amis belges ou « *Mind the Gap* » les londoniens, restez vigilants cela s'impose !

A ce propos, les journées d'Ursel furent réussies, comme seuls, ces pays du nord savent les organiser ; je vous les conseille l'année prochaine. C'est assez déroutant cette plongée dans le passé, mais il y aurait peut être quelques leçons à prendre..... à prendre comme vous le voudrez..... ou comme vous le pourrez..... Car, Il semble que l'aviation privée en France soit en train de changer puisque pour voler dans les aéroclubs à présent, il est nécessaire d'être actionnaire, les non actionnaires n'ayant droit qu'à de brefs tours de manège.

Sur le plan aéro nous avons malgré tout de belles réalisations : la belle machine qu'est le A350 est sorti du nid, et a prit son envol, belle ligne n'est ce pas, nous comptons sur lui pour la suite : l'économie n'étant pas particulièrement efficace en ce moment ! La France doit trouver du travail, et l'aéronautique semble être un des rares secteurs à en fournir. Bien que.....

Notre ami Claudius a fait voler son Spitfire, construit de ses petites mains (4/5) ; et le ballon. Il est beau ton ballon Claudius !

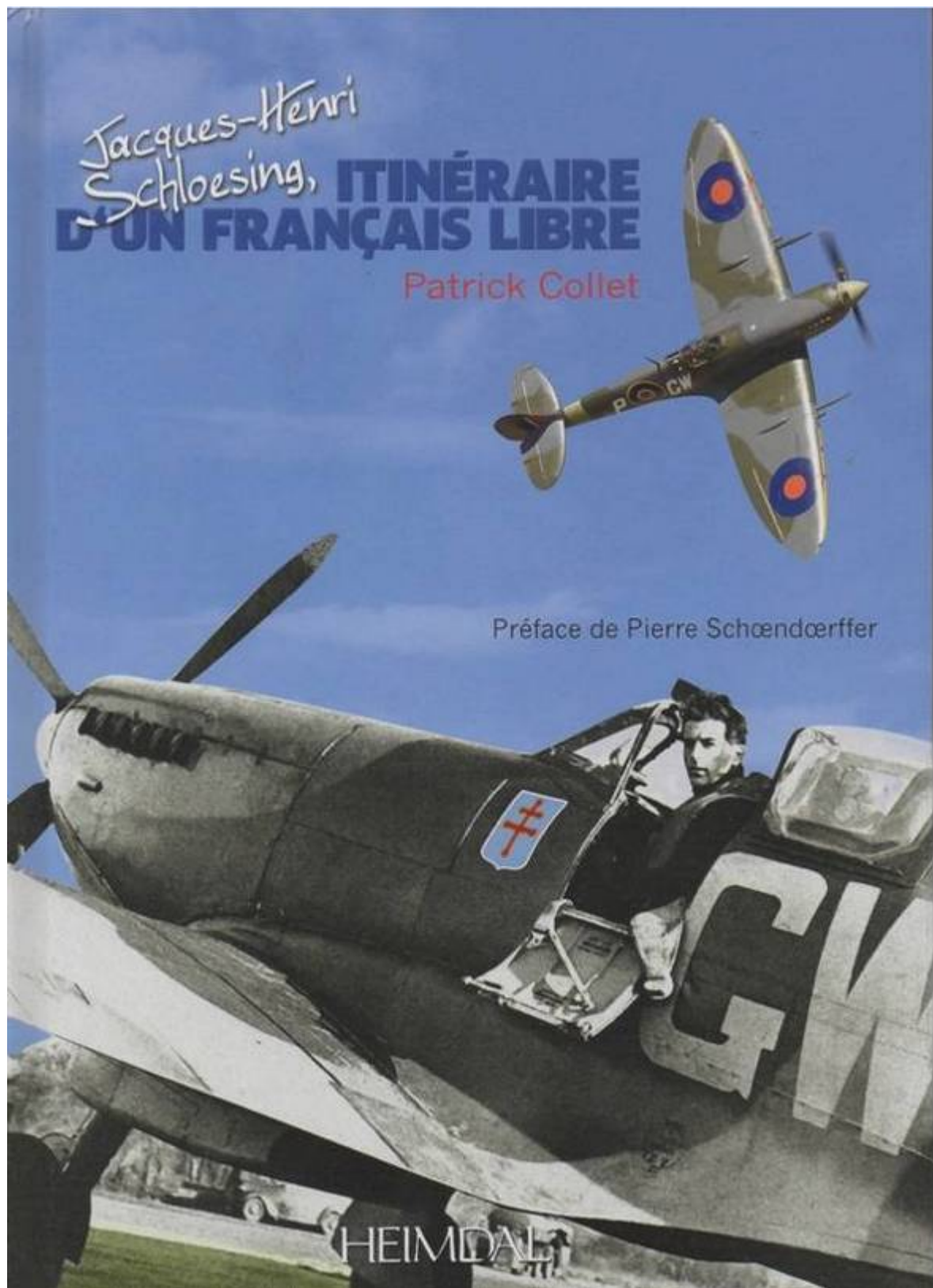
Ariane continue son bonhomme de chemin en toute discrétion, et sur Mars l'exploration continue. Un jour ou l'autre, un vaisseau « Enterprise », s'envolera vers cette destination avec à son bord, soit une élite, soit des bandits graciés pour racheter leurs erreurs sur une autre planète. L'avenir le dira.

Gérard Felzer va traverser la manche en parachute motorisé. Encore un fou de l'air !

Et nous, on continue notre chemin sur terre alléluia

Bonne reprise et peut être à bientôt

Dr Simone Marie Becco



Jacques-Henri  
Schloesing, **ITINÉRAIRE  
D'UN FRANÇAIS LIBRE**

Patrick Collet

Préface de Pierre Schoendörffer

HEIMDAL

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@yahoo.com](mailto:simonebecco@yahoo.com)

## Sommaire

1/ Mon ami Claude Aube par *Jean Marie Potelle*

2/ Ravitaillement en vol par *René Toussaint*

(In flight refuelling)

3/ Mirage à Corte et Claude Castagnos : mémoires de *Denis Turina*

(*Denis memories*)

4/ Collection aéropostale de *Pierre Lazuech*

5/ Avion Miles par *François Delasalle*

6/ Abstracts : seniors en surpoids, la distance rapproche, les tongs, la masturbation

(*Overweight of elderly, when distance brings closer, tongs, masturbation*)

6/ Ursel : Wings and Wheels images de *SB*

7/ Arado P1c du Ger par *Gilles Collaveri*

*Tous les textes ci-après ne peuvent être utilisés sans accord du rédacteur et de l'auteur*

● ●  
*Aeromed N° 61 SEPT 2013 EDITIONS SMB/AMC SEPT 2013*



## **MON AMI CLAUDE AUBE UN PILOTE EXCEPTIONNEL**

**Par Jean Marie Potelle**

***Né en 1932 au Havre, Claude ne s'attendait pas à faire une carrière aussi riche. En 1947, il effectue son premier vol sur planeur 125 S, durée 4 minutes. Fin 1949, il, avait volé 97 fois pour un total de 8 heures et 7 minutes.***

***En 1950, il passe son brevet de pilote de tourisme sur SIPA 901 et va se perfectionner sur Stampe SV 4. En 1951, l'Armée de l'Air le recrute destination Aulnat et Meknès. Il obtient son Brevet de Pilote de Chasse sur T 33 et compte 242 h 50 mn. 1953, il se retrouve à la 11<sup>ème</sup> Escadre « Roussillon » de Luxeuil après avoir été qualifié à Reims sur F 84. Les heures de vol sont rares et il décide de passer aux hélicoptères en 1954.***



***Son stage s'effectue sur Hiller 360 à Toussus le Noble.***

***Volontaire pour l'Indochine, il va être qualifié sur Sikorsky S 51 et S 55 par Jean Boulet dont je vous ai écrit l'histoire.***

***Basé à Saïgon, il va totaliser 490 heures en évacuations sanitaires et transport de la Commission Internationale de Contrôle. Il aura vécu 13 mois en Indochine dont 7 au Laos et aura été fait prisonnier 4 jours par le Pathet - Lao.***

***En 1956, il est envoyé en Algérie sur Sikorsky H 34 à l'EH 2 de Boufarik où il passera le cap des 1000 heures. Il va alors devenir Instructeur Pilote et quittera l'Armée en 1957 avec au compteur 1390 heures de vol, 300 missions opérationnelles en Indochine et 150 en Algérie.***

*Retour à la vie civile, il est employé par une toute nouvelle Société " Héli Services ". Son premier travail, la dépose de skieurs au départ de Val d'Isère avec un Bell 47 G2.*

*Parfois les déposes étaient limitées à cause du nombre de " pax " et du matériel embarqué. Ce sera également le travail agricole et les déposes de charges en montagne comme pour la construction du Refuge Albert 1er.*



*Gyrafrique le récupère et l'envoie en Afrique où il va rester 5 ans. La majorité du temps se passera dans le désert. Ses missions dans cet univers hostile, gravimétrie héliportée et recherche sismique qui nécessitait dans certains cas des posés tous les 800 mètres sur des centaines de kilomètres. Seuls repères, un compas magnétique douteux et les traces des véhicules transportant hommes et matériels.*

*A cette époque les 10 à 13 heures de vol par jour étaient monnaie courante. Les appareils qu'il pilotait Bell 47 G2 et Sikorsky S 58. En 1960, il fêtera ses 3000 Heures.*

*Revenu en France il ira se poser avec Christian Ross et un photographe au Sommet du Mont Blanc avec un Bell 47 G3. Le S- 58 utilisé dans les Alpes va le mettre en valeur à tel point qu'Hermann Geiger va le solliciter pour aller sortir un Piper piloté par Robert Philippe qui s'était planté lors de l'observation d'un travail effectué par Fernand Martignoni au dessus de Bourg Saint Maurice. L'appareil était parti en vrille à 3000 m. Le pilote en est sorti indemne, pour l'avion, seule possibilité de le récupérer, l'hélico piloté par Claude Aubé. Le S-58 de la classe des 5 tonnes pouvait soulever jusqu'à 1350 Kgs. La mission fut bien cadrée et l'avion ramené en douceur à Sion.*

*Seul problème, le Piper de part sa portance, voulait voler tout seul.*



*Passage à la dimension supérieure lorsque Jean boulet, devenu Directeur des Essais en Vol de Sud Aviation lui propose de le rejoindre en 1963. Il a à son actif 4198 heures de vol. Son rôle, la formation des pilotes acquéreurs des appareils construits par la Société. Il va donc qualifier les pilotes Portugais et Mexicains sur Alouette 2 et 3. Les démonstrations feront également partie de son quotidien.*

*Pendant ce temps là, Boulet, Coffignot, Henry et Prost travaillaient beaucoup sur les prototypes.*

*En 1965, il formera le roi Hussein de Jordanie à Agaba. 1966, il intègre l'EPNER pour devenir Pilote d'Essais et de Réceptions.*

*Il va enchaîner les qualifications Lama, Puma, Gazelle, Super frelon et lors d'une mission dans l'Himalaya, il va poser son lama à plus de 7000 m sur le Mont Karakoram. Il a alors 7000 heures de vol.*



*En 1970, ce sont les 10000 heures qui sont fêtées. En 1976, il forme le roi Juan Carlos sur Puma.*



*En 1982, il viendra au secours de Notre Dame de la Garde à Marseille avec un Puma.*

*Il s'agissait de poser un Chevêtre d'une tonne à 9 branches sur un échafaudage monté au pied de statue de la vierge. Une restauration était nécessaire pour consolider l'embase. Seul l'hélicoptère permettait ce genre de manœuvre et Claude a réussi cette mission malgré le manque de référence.*

*Il fêtera ses 15000 heures à Marignane après un vol sur Gazelle car à force de convoyages, formations et démonstrations en vol, il a cumulé. Mais Claude aime ce qu'il fait.*

*Les pays où il a œuvré, Malaisie, Cameroun, Iran, Brésil, Zaïre, Indonésie, USA, Inde, Mexique, Espagne, Pérou, Suède, Danemark, Républiques de l'est, Grande Bretagne, Italie, Allemagne, Suisse, Portugal et bien sûr en France.*

*Des souvenirs il en a des bons et des mauvais.*



*Parmi les bons, un convoyage de Puma entre Marignane et Djakarta en 70 heures de vol et 18 Escales.*

*Moins drôle un départ de feu d'origine électrique sur Puma au dessus de la Roumanie. Le feu sera maîtrisé.*

*Une autre fois entre le Liban et la Syrie une interception par deux MIG 21 équipés de missile Air-Air à 11000 Ft.*

*Il y aurait de quoi écrire un livre avec toutes les aventures qu'il a vécu. Il restera pour nous un sacré pilote apprécié par tous qui aiment toujours le rencontrer.*

*En 1988, il quittera les Essais en vol mais pas l'hélicoptère. Il recevra e 1989 la médaille de l'Aéronautique remise par Jean Boulet.*

*Claude affiche aujourd'hui près de 25 000 heures de vol. Ces dernières années il a aidé à la mise au point d'hélicoptères légers comme le CABRIG 2 de Bruno Guimbal le Rotorway Exec 162 F, le Baby Bell Safari de Rotor Home. Il a également volé sur AK 13 par lequel il a été séduit puis sur Mosquito.*

*Avec Jacques Maurel il a contribué à la création de la Classe 6 hélicoptères ULM. Le Kompress a servi mais des pilotes de la taille jockeys sont bienvenus à bord  
Il est également Instructeur classe 6. Aujourd'hui, il vole toujours un peu en particulier sur A 22 ULM avion.*

*Un sacré bonhomme mais toujours très humble comme tous les Grands Pilotes.*

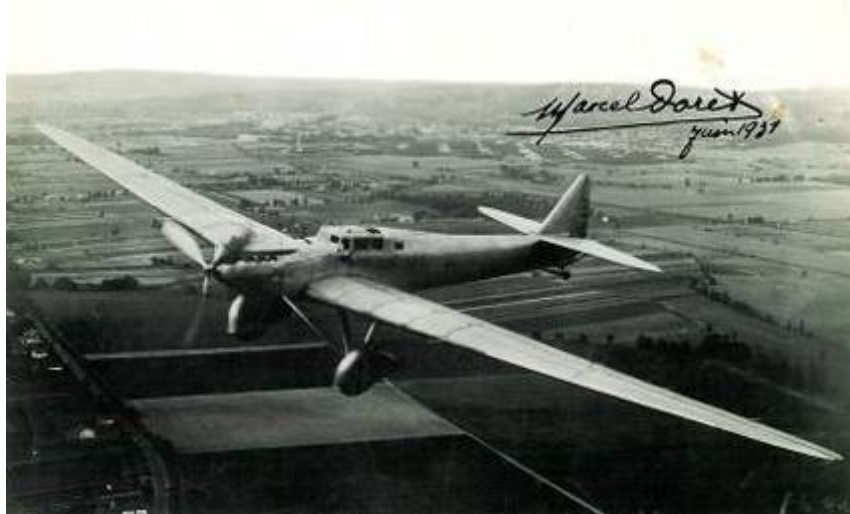




# Le ravitaillement en vol

## Historique

Après la première guerre mondiale, les aviateurs ont établi des records de distance de plus en plus longs à bord de machines de raid emportant des quantités phénoménales de carburant. (Bernard, Breguet, Dewoitine D 33...) Des records de durée de vol ont également été établis aux USA avec un avion tournant en rond pendant des jours, ravitaillé ponctuellement par une autre machine amenant du carburant et de l'huile.



Le transfert se faisait par un simple tuyau souple descendu du ravitailleur et enfoncé dans le réservoir de l'autre avion.

L'étape suivante était de pouvoir transporter des passagers au dessus de l'Atlantique sans escale. Car les hydravions devaient faire plusieurs escales en Ecosse, au Groenland et à Terre-Neuve avant d'atteindre New-York. L'hiver ils faisaient plutôt route au sud via le Portugal, les Açores et la Floride. Les avions à roues étaient exclus car les aérodromes étaient peu nombreux, mais aussi parce qu'ils n'auraient pas pu se poser pour réparer en cas de panne.

Dans les années 30, les anglais ont repris l'idée utilisée lors des vols de record de distance : transférer du carburant d'un avion-citerne vers un avion de ligne avec un vulgaire tuyau. Il fallait toutefois inventer un système robuste et adapté à des vitesses et des altitudes plus élevées que celles des pionniers. En 1934 la société « Flight Refuelling » (ravitaillement en vol) est créée par Alan Cobham pour mettre ses idées en application.

Il met au point un système assez complexe d'accouplement des avions avec un câble, avant de connecter le tuyau de carburant. Mais cela fonctionne plutôt bien et en 1939 le système permet de réaliser une trentaine de traversées par un hydravion ravitaillé en vol au dessus du Royaume-Uni et qui rejoint les USA sans escale. Ces essais seront suspendus au début de la guerre.



Pendant la guerre la distance franchissable des bombardiers a fortement augmenté, mais il faut pouvoir aller toujours plus loin, alors quand la paix est revenue on repense aux idées d'Alan Cobham. L'USAF achète la licence de ce système et l'adapte à ses bombardiers B 29 et B 50. En février 1949 un B 50 effectue ainsi le tour du monde sans escale en 94 heures et une minute, avec trois ravitaillements en vol.

Du côté des avions de chasse, la distance franchissable a toujours été leur point faible, car ils sont par principe légers et manœuvrants. A la fin de la deuxième guerre mondiale, les avions de chasse à moteurs à pistons pouvaient escorter les bombardiers durant la totalité de leur mission entre l'Angleterre et le fin fond de l'Europe et de se livrer à du combat aérien dans les cieux de l'ennemi avant de rentrer à leur base.

Les premiers chasseurs à réaction apparus à la même époque ne pouvaient parcourir que quelques centaines de kilomètres, malgré une capacité de carburant bien supérieure. Jusque dans les années 60, aucune tentative de réaliser un chasseur à long rayon d'action n'a été concluante. Ces machines étaient toutes grosses, sous-motorisées et peu manœuvrantes.

D'autres voies ont été explorées aux USA comme le chasseur parasite Mac Donnell XF 85, conçu pour être emporté dans la soute d'un bombardier, ou l'amarrage de chasseurs aux extrémités des ailes d'un bombardier. De leur côté les soviétiques ont essayé le remorquage d'un chasseur par un bombardier. Mais toutes ces idées avaient des inconvénients rédhibitoires. Il fallait trouver autre chose et le ravitaillement en vol semblait être la bonne voie.

### **Les méthodes de ravitaillement**

De son côté, Flight Refuelling reprend ses essais pour améliorer son système. Pour mener ses expérimentations, elle obtient de la Royal Air Force un bombardier Lancaster et plusieurs chasseurs à réaction Gloster Meteor. Le bombardier reçoit dans sa soute un tambour portant un tuyau muni d'un entonnoir. Le chasseur porte au bout du nez une perche munie d'un système de verrouillage et de clapets. Le but étant que le pilote du chasseur amène la perche dans l'entonnoir.



Une fois celle-ci verrouillée, l'équipage du bombardier ouvre les vannes et le carburant sous pression va remplir les réservoirs du chasseur. Je passe sous silence les dispositifs d'amortissement de vibration du tuyau, d'amortissement des coups de bélier, etc...

Le 7 mars 1949 un Meteor resta ainsi en l'air pendant 12 heures et 3 minutes, grâce à 10 ravitaillements en vol. Finalement le système est adopté par... la marine américaine puis la Royal Air Force.

Quelques années plus tard ce système de ravitaillement a été installé dans une nacelle de faibles dimensions, pouvant être emportée par un chasseur ou accrochée sous l'aile d'un avion de transport.



L'emplacement idéal de la perche est au bout du nez de l'avion, dans le champ de vision du pilote et loin de toute perturbation aérodynamique. Hélas, l'arrivée du radar va imposer de lui trouver une nouvelle place :

- en bout ou sous l'aile, emplacement dégagé, mais bien difficile de ficher la perche dans l'entonnoir car le pilote doit viser en tournant la tête de 90 degrés et ne pas tenir compte de ce qui se passe vers l'avant, ou se situe pourtant un autre avion plein de carburant.
- sur le côté du nez de l'avion, dans le champ de vision directe du pilote, mais attention à la vague d'étrave du nez de l'avion et au coup de fouet du tuyau vers l'habitacle ou le radar en cas de mauvais contact. Attention également à ne pas positionner la perche devant une entrée d'air moteur car celui-ci sera mal alimenté à un moment délicat du vol. Il risque également d'avaler des morceaux du panier si celui-ci est endommagé, avec des conséquences fatales pour sa poussée. C'est malgré tout le positionnement de la perche sur le nez qui a été retenu, car nettement plus facile d'emploi. Par sécurité, un point faible a été créé avec des vis à casser qui relient l'embout à la perche de l'avion. Ce qui permet de protéger le panier en cas de mauvais contact.



A la même époque, Boeing (USA) étudie un système permettant de transférer de grosses quantités de carburant vers un bombardier. La solution adoptée est d'installer un tube télescopique sous l'arrière du ravitailleur (appelé flying boom). Le bombardier est passif et c'est l'opérateur de ravitaillement qui plante sa seringue dans un réceptacle situé sur le dos de l'avion. Ce système a été adopté par la seule armée de l'air américaine, y compris pour ses chasseurs.





Il est possible d'adapter au sol un court tuyau et un entonnoir à l'extrémité du tube de ravitaillement Boeing. Le ravitailleur ne peut alors délivrer du carburant qu'à des avions dotés d'une perche. Ce système est le plus difficile d'emploi, car le court tuyau portant l'entonnoir n'accorde qu'une faible marge de manœuvre au chasseur venant faire le plein.

Afin de pouvoir satisfaire des utilisateurs équipés des deux systèmes (réceptacle ou perche) avec le même ravitailleur, certains avions-citernes disposent d'un tube télescopique sous l'arrière du fuselage et de dérouleurs de tuyaux sous les ailes ou le ventre.

Les Russes ont mené des essais en parallèle et ont retenu un système proche de l'idée originale d'Alan Cobham pour ravitailler leurs bombardiers.

L'avion citerne déroule un tuyau lesté depuis l'extrémité de son aile droite. L'avion à ravitailler place son aile gauche sur le tuyau et manœuvre pour qu'il soit capturé dans un réceptacle en bout d'aile. Lorsque la connexion est établie, le ravitailleur monte légèrement plus haut que l'autre avion et le transfert de carburant peut commencer. Comme vous le voyez, la méthode n'est pas simple car le pilote de l'avion à ravitailler doit se tordre le cou pour voir ce qui se passe au bout de son aile gauche en flèche, loin là-bas derrière. Le contact devient difficile voire impossible de nuit ou en cas de turbulences.

Ce système a été assez vite abandonné au profit de la méthode avec tuyau et entonnoir installés dans la soute de bombardiers convertis. Si les bombardiers soviétiques ont été les premiers équipés d'une perche de ravitaillement en vol, les chasseurs ont du attendre la fin des années 90 pour en être dotés à leur tour. A signaler que la perche du bombardier Tupolev 95 est équipée d'un vérin pneumatique, qui permet de la propulser dans l'entonnoir et de franchir le dernier mètre sans être gênée par la vague d'étrave du bombardier.

### **Avantages et inconvénients**

#### Le tuyau et l'entonnoir

- facile à adapter sur un avion de transport, aussi bien sous le fuselage qu'en nacelle sous les ailes
- peut être emporté par la plupart des chasseurs sous forme de nacelle
- nécessite une formation des pilotes des avions ravitaillés
- difficile à utiliser en cas de turbulences

## Le tube télescopique

- pas de formation spécifique pour les pilotes des avions ravitaillés
- fort débit de carburant, bien adapté au ravitaillement de gros avions
- transformation lourde du fuselage arrière de l'avion ravitailleur

Depuis les années 60, le ravitaillement en vol par tuyau et entonnoir est également utilisé par les hélicoptères. Ainsi deux hélicoptères Sikorsky Seaking (USA) ont traversé l'Atlantique en 34 heures et 46 minutes, avec 9 ravitaillements en vol en venant au salon du Bourget 1967.



La liste des avions ravitailleurs est longue. Les plus petits ravitailleurs sont des chasseurs portant une nacelle de ravitaillement sous le ventre et des réservoirs supplémentaires sous les ailes. Le plus grand est le Boeing 747, mis en ligne en Iran, avec un tube rigide sous l'arrière du fuselage. Entre ces deux extrémités ont trouvé entre autres les Transall, Lockheed C 130, Boeing C 135 et 707, DC 10, A310, A330, .... Et bientôt l'A400M.

**En France** les ravitailleurs sont, par ordre chronologique :

- Dassault Etendard IV (1958) avec une nacelle tuyau/entonnoir conçue par Douglas (USA). Environ 10 nacelles en service. Ces avions étaient ravitaillables en vol grâce à une perche installée dans le nez. Les derniers avions ont été retirés du service en 2000.

Boeing C 135F (1963) équipé du tube télescopique Boeing, terminé par un adaptateur avec un entonnoir pour ravitailler les Mirage IV. En 1993 ils reçoivent des nacelles avec tuyau et entonnoir sous les ailes et les adaptateurs sur le tube sont parfois démontés. 12 -1 +3 = 14 avions sont en service.





- Dassault Super Etendard (1974) avec la même nacelle que les Etendard. Ces avions sont ravitaillables en vol grâce à une perche installée dans le nez.
- Transall NG (1982) avec un dérouleur de tuyau installé à l'arrière de la nacelle du train gauche. 15 avions modifiés et 10 dérouleurs disponibles. Tous les Transall NG sont ravitaillables, grâce à une longue perche au dessus du fuselage (d'où leur surnom de Licorne)
- Dassault Rafale Marine (2001) avec une nacelle dérivée de celle des Super-Etendard. 35 avions et 10-12 nacelles.

- Airbus A400M (2013) Suivant les missions, les avions pourront être équipés de deux nacelles tuyau/entonnoir sous les ailes, capables de ravitailler des chasseurs ou des hélicoptères. Sur les 50 avions prévus à ce jour, tous ne pourront pas être équipés en ravitailleurs en même temps. On parle de huit jeux de nacelles montables suivant les missions. Par contre tous les avions disposeront d'une perche au dessus du fuselage pour se ravitailler.



- Airbus A330 MRTT. L'armée de l'air souhaite disposer de 14 avions afin de remplacer ses C 135. Ils seront tous équipés d'un tube télescopique développé par Airbus sous le fuselage arrière et de deux nacelles tuyau/entonnoir sous les ailes. Ils disposeront également d'un réceptacle de ravitaillement par un autre A330, situé sur le dos du fuselage derrière le poste de pilotage. Ces avions ne sont pas encore commandés.



Comme l'ont montré les événements récents en Lybie ou en Afrique, il est impossible de monter des opérations aériennes sans ravitaillement en vol. Et c'est souvent le nombre de ravitailleurs disponibles qui dimensionne la force de combat. Car la flotte française est hors d'âge : 50 ans pour les C 135 et 30 ans pour les Transall. L'arrivée des A400M et des A330 est donc attendue avec impatience pour rajeunir un parc fortement sollicité.

**Après avoir dressé ce rapide panorama, j'invite nos lecteurs qui ont ravitaillé en vol, à nous faire partager leurs expériences.**

**René Toussaint**



Photos Airbus et collection R. Toussaint



# Mirage à Corte

Par Denis Turina

C'est la campagne de tir à Solenzara, en hiver au début des années 70.

Un dimanche après midi nous sommes assis dans un bar à Corte. La ville est pratiquement morte. Mis à part deux ou trois habitués qui jouent aux cartes, trois légionnaires en tenue impeccable sont nos seuls voisins. Après avoir échangé quelques regards, mi curieux, mi méfiants, nous les invitons à prendre un verre. Au cours de la discussion, et comme ils avaient bien noté que nous étions arrivés dans une Renault 4 militaire, nous leur apprenons que nous sommes pilotes à Solenzara. Ils nous trouvent bien jeunes et ont vraiment du mal à nous croire. Dans l'élan de la conversation, nous leur proposons de venir leur dire bonjour avec nos avions si l'occasion se présente. Ils nous prennent au mot et nous suggèrent de passer plutôt sur le coup de midi pour impressionner tous leurs copains rassemblés pendant le rapport, et qui ne les croiront pas quand ils leur diront s'être fait offrir à boire par des officiers pilotes de Mirage.

Deux ou trois jours plus tard, vers midi, je suis leader de deux avions en tir air/sol sur le champ de tir de Diane. L'équipier ayant lui aussi rencontré les légionnaires à Corte, nous sommes d'accord pour profiter de l'occasion pour aller saluer nos nouveaux amis.

Les tirs sont terminés. Armes sur sécurité, nous prenons congé du champ de tir et, comme prévu au briefing : direction Corte. Le coin est encaissé, la caserne est en bordure de la ville et nous voyons les légionnaires rassemblés pour le rapport. Tout est en place pour faire une connerie. Je décide de descendre en arrivant par le nord, et de virer vers l'est pour passer en radada sur la caserne. Je demande à l'équipier de rester un peu plus haut pour assurer la surveillance du ciel. On ne sait jamais !

C'est parti. Mise en descente, virage pas vraiment haut sur la ville, descente en radada, comme pour une passe de tir. Post combustion à la verticale de la caserne, deux tonneaux en montée et retour à Solenzara en silence radio. Motus !

Le soir nous dînons au mess quand le téléphone sonne. Le barman répond et demande si le chef des Mirage est là. Le chef se lève, écoute, ne dit rien, puis remercie et vient nous rejoindre. Il a l'air contrarié !

Quelques secondes plus tard il demande : « qui sont les cons qui ont fait un passage chez les légionnaires à Corte ». Silence dans les rangs. Puis il nous dit que l'appel téléphonique était pour nous remercier d'avoir tenu parole et impressionné les spectateurs, et que son correspondant essaierait de venir sur la base avec des copains pour voir nos avions de plus près. Le chef ajoute que l'affaire en restera là, s'il n'y a ni plainte ni récidive.

La semaine suivante nos amis légionnaires se présentent en grande tenue, nous reconnaissent mais ne savent plus trop comment se comporter. Passage au bar pour détendre l'atmosphère, visite détaillée des avions. Là ils nous racontent que leur histoire avait fait le tour de la caserne, et que pendant deux jours leurs copains les ont traités de menteurs et de prétentieux. Jusqu'à ce que nous passions. Ils ne s'attendaient pas à un spectacle aussi inhabituel, et qui aurait pu leur coûter cher.

Dans la chahut qui a suivi notre passage pendant le rapport, l'adjudant de discipline a, paraît-il, failli manger son képi, et il a voulu les mettre au trou. Heureusement pour eux, un autre gradé qui avait bien connu l'Armée de l'air en Algérie, a pris leur défense.

## Claude Castagnos

**Par Denis Turina**

En 1968, mon premier commandant d'escadre à la 3 était le Commandant Claude Castagnos. Ancien leader de la Patrouille de France, pilote et chef respecté, il avait été fait prisonnier à Dien Bien Phu où, à 24 ans, il était pilote de Bearcat et PGA. Il n'aimait pas en parler. Un soir, à Solenzara où il nous avait rejoints pour tirer quelques obus et pour larguer quelques bombes, en petit comité nous l'avons un peu humidifié, et il a bien voulu nous livrer quelques souvenirs. C'était limite malhonnête de notre part.

Il nous a donc raconté un peu « la longue marche ». J'ai surtout retenu qu'il s'estimait chanceux car ses plaies avaient des asticots, qui pouvaient remplacer les sulfamides en mangeant les chairs gangrenées. Avec des camarades, aussi « chanceux » que lui, il devait donc rester à côté d'un toubib qui veillait aussi sur leur santé et sur leur alimentation, et prélevait leurs asticots pour nettoyer les plaies de ceux qui n'en avaient pas.

Il nous a aussi parlé des commissaires politiques français qui, dans les camps, faisaient signer des pétitions aux pères de famille en leur expliquant qu'elles seraient relayées par « le parti » et que leurs proches pourraient ainsi savoir qu'ils étaient encore en vie. Voir "Le manifeste du camp n°1" de Jean Pouget.

Plus drôle, en juillet 68 j'avais fait 48 h de vol (1) et mon commandant d'escadron n'avait pas voulu signer mon carnet de vol. Il l'avait envoyé à Castagnos pour qu'il le signe et me mette au



trou. Castagnos me convoque en poignard et gants blancs. Il avait un pied bandé car il s'était blessé sérieusement en tondant son gazon et il marchait avec des béquilles. Il me reçoit donc assis, me passe une rafale sans me promettre le trou, et me demande si j'ai quelque chose à dire.

Je ne sais pas ce qui m'a pris. Comme il avait une réputation de crevard je lui ai répondu :

- je pense que si vous aviez eu la possibilité de faire la même chose, vous ne l'auriez pas laissée passer.

Il s'est levé, furieux, a lancé une de ses béquilles en me visant bien et en hurlant :

- sortez, je ne veux plus vous voir.

Demi-tour réglementaire, en silence après avoir évité le projectile.

L'incident était clos. C'est mon commandant d'escadron qui a signé le carnet de vol.

<http://www.ecpad.fr/patrouille-de-france...>

1 – Médicalement nous étions limités à 30 h de vol sur réacteur par période de 30 jours. Après visite médicale de contrôle, le médecin spécialiste aéro pouvait autoriser 5 h supplémentaires. Ce mois de juillet je n'avais fait qu'une trentaine d'heures sur Mirage, et passé par pertes et profits celles que j'avais effectuées à l'escadrille de liaison, sur Fouga ou sur T-33.

La ligne Bleue : [www.lalignebleue.com](http://www.lalignebleue.com)



Lignes Aériennes Latécoère



12 mars 1919

*Premier courrier aérien Maroc - France*

Le 12 mars 1919, Pierre-Georges LATECOERE effectue la première liaison Casablanca-Toulouse sur un appareil ~~Salmson~~ Salmson 2A2, piloté par le Lieutenant LEMAÎTRE, ayant à bord le premier courrier aérien. A la suite de mauvaises conditions atmosphériques, leur périple prend fin le lendemain sur l'aérodrome militaire de Canet-Plage près de Perpignan, après avoir parcouru 1.650 km en 12h15 de vol. Le courrier est alors acheminé pour Paris et Toulouse par le train, pour être distribué le 13 mars suivant.



Cachets d'arrivée et de distribution figurant au verso



5 février 1926

*Le Breguet XIV F-AFEF de la Compagnie Générale Aéropostale assurant le service entre Toulouse et Casablanca quitte l'escale de Perpignan dans une brume très épaisse. Quelques minutes plus tard, n'ayant aucune visibilité, le pilote FELIX prend la décision de ne pas continuer et de revenir se poser. Au moment de toucher le sol, l'avion accroche une haie de cyprès, capote et prend feu. Des ouvriers tout proches portent secours au pilote gravement brûlé, le dégagent de l'appareil et le conduisent à l'hôpital le plus proche. Le courrier est presque complètement détruit dans l'accident. Quelques lettres récupérées portent une mention manuscrite, celle ci-dessus très endommagée par le feu est retournée, en l'absence d'adresse du destinataire, à son expéditeur, sous enveloppe de service par le bureau de Casablanca.*





3 et 12 septembre 1929

1<sup>er</sup> service aérien Buenos Aires - Mendoza - Santiago du Chili

Henri GUILLAUMET avec Didier DAURAT pour passager, assure le 1<sup>er</sup> courrier aérien entre Buenos Aires et Santiago du Chili avec escale à Mendoza, à bord d'un avion Laté 26 2R jusqu'à Mendoza, puis d'un avion Potez 25 à partir de cette ville.

Le retour s'effectue à bord de ces mêmes appareils le 12 septembre suivant. 30 plis furent ainsi transportés et quelques uns portent la signature du pilote.







Comodoro Rivadavia - Trelew

Du 30 octobre au 1<sup>er</sup> novembre 1929

Ligne de Patagonie

Antoine de SAINT-EXUPERY ouvre le premier courrier aérien régulier en Patagonie (Argentine), dans le sens Sud-Nord de Comodoro Rivadavia à Buenos Aires soit 1.480 km sur Laté 26, pour le compte de la Compagnie Aeroposta Argentina (C. A. A.).



Comodoro Rivadavia - San Antonio



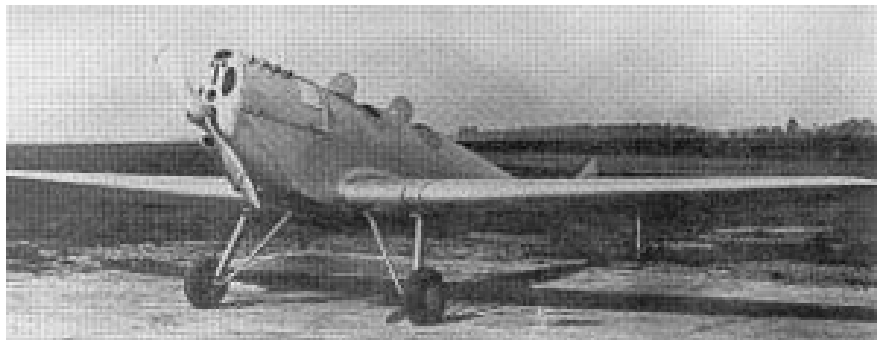
# Les avions Miles

Par François Delasalle

A l'été 1931, la haute société anglaise, encore très puritaine, fut secouée par un scandale qui mettait en cause une jeune femme très connue. La vicomtesse Maxine « Blossom » Freeman-Thomas, âgée de trente ans, avait quitté son mari, après huit ans de mariage, pour son moniteur d'aéroclub. On comprendra l'ampleur du scandale quand on saura que Maxine était la fille de Sir Johnson Forbes Robertson, le plus grand acteur de l'époque, et que son mari était le fils de Lord Willington, premier marquis du nom et vice-roi des Indes. Elle était belle, brillante et connue dans le monde. Le moniteur s'appelait Frederick G. Miles. Il était membre de l'aéroclub de Shoreham, dans le Sussex, aéroclub qu'il avait créé avec des amis. Il avait déjà participé à la conception et à la fabrication de plusieurs biplans et il commençait à être connu dans les milieux aéronautiques. Elle divorça et le mariage avec F.G. Miles eut lieu le 6 août 1932 après plusieurs péripéties très romantiques.

Pourquoi aborder dans *Aéromed* cette histoire d'amour qui semble éloignée de l'aviation, si ce n'est qu'elle a commencé sur un aérodrome, pendant des leçons de pilotage ? Pour une raison surprenante : ce couple allait créer une lignée d'avions très réussis et fonder une société de construction aéronautique parmi les plus créatives de Grande-Bretagne. Blossom fut une des premières femmes, et peut-être la première, à concevoir et dessiner des avions. Elle participa à la gestion d'une société qui compta jusqu'à 6 000 personnes et qui produisit plus de 7 000 avions entre 1933 et 1947. Quelques exemples parmi une centaine de projets montreront l'étendue des talents de Maxine et Frédéric G. Miles. Il faut associer à cette réussite son frère, George Miles.

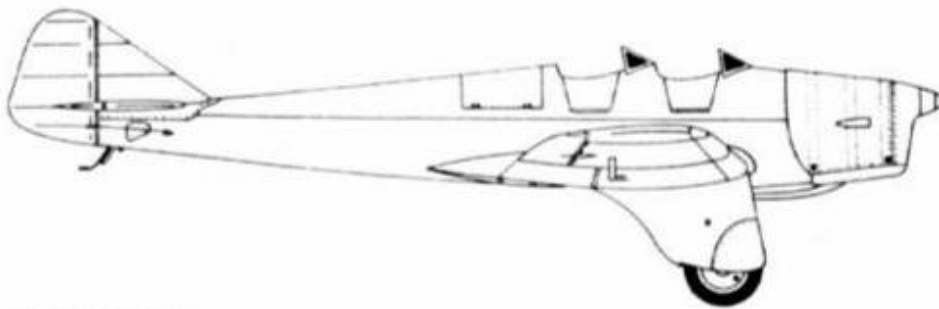
Après un premier biplan classique, le second projet fut en 1933 un monoplan biplace très moderne : le Miles M.2 Hawk, qui portait un nom de rapace, ce qui devint la tradition de la société.



*Miles Hawk (Photo Miles)*

Par rapport aux avions de tourisme alors proposés sur le marché, les innovations sont évidentes : aile basse sans haubanage, construction entièrement en bois sans recours à l'entoilage, aérodynamique soignée. Les performances étaient supérieures de 25 % aux concurrents biplans. La conception permettait une construction rapide et économique. Le prix de vente, 450 £, était inférieur de 30 % au prix du concurrent le moins cher. La production en série fut confiée à la société Phillips and Powis, les Miles ne possédant pas encore d'usine. Au total, 55 exemplaires furent construits en 17 mois.

En 1934, le Hawk fut modernisé avec un moteur plus puissant et une aérodynamique affinée, ce qui donna son nom au nouvel avion : Hawk Major. On remarque le carénage du train qui en plus d'un effet positif sur la traînée donne une élégance désuète à l'avion.



Ce fut probablement le premier avion de série à être équipé de volets d'atterrissage en Grande Bretagne. Au total 73 exemplaires du Hawk Major furent produits entre 1934 et 1936.

La King's Cup était une importante course d'avions à handicap, fondée en 1922 par le roi George V. L'édition de 1935 devait se courir en septembre. Début juillet, F.G. Miles décida d'y participer avec un nouvel avion. Il en confia à Maxine la conception. Il ne restait plus que huit semaines pour résoudre le problème ! Il paraissait difficile de dessiner un nouveau projet et de le construire en si peu de temps. Maxine décida de modifier le Miles Hawk alors en production. Pour cela, elle raccourcit le fuselage de 30 cm, abaissa le siège du pilote jusqu'à le poser sur le fond du fuselage, diminua l'envergure de 1,50 m, augmenta l'entre axe du train d'atterrissage pour libérer le flux d'air de l'hélice, et augmenta la capacité du réservoir d'essence pour atteindre une autonomie de 1 533 km, la longueur de la course sans ravitaillement. Le moteur était un de Havilland Gipsy Major de 140 hp. L'avion reçut le nom de Sparrow Hawk.



Miles Sparrow Hawk (Photo Miles)

L'avion, piloté par F.G. Miles, remporta la coupe de vitesse à 263,35 km/h sur 1 533 km mais termina 9<sup>ème</sup> dans la course à handicap. Les avions Miles prirent les trois premières places. Leur réputation était maintenant bien assurée.

Dans les années qui précédèrent la guerre, la société Miles produisit des avions de tourisme qui étonnent encore par leurs performances et leur modernité. Au total, la production semble avoir dépassé 200 exemplaires. Tous ont la même silhouette : aile basse, moteur en ligne inversé, aérodynamique soignée. Le M.3 Falcon 6 est un exemple de cette production. Il gagna la King Cup de 1935 à la vitesse de 281 km/h avec un moteur de 200 cv. Il pouvait parcourir 960 km à une vitesse de 256 km/h avec trois passagers et leurs bagages. La production s'éleva à 17 exemplaires entre 1935 et 1936. La photo montre un exemplaire utilisé pour des essais sur les écoulements laminaires.



Miles Falcon 6 (Photo Miles)



En 1936, Miles conçut pour la RAF un avion d'entraînement primaire moderne. Le Miles Magister était un dérivé du Miles Hawk dont il garda toutes les qualités. Ses performances étaient très supérieures aux biplans alors en service et il était une excellente préparation pour les pilotes qui serviraient sur Spitfire ou autre Hurricane.



Miles Magister (Photo Miles)

Au total, il fut produit à 1 300 unités, dont de nombreux exemplaires furent utilisés dans le domaine civil après la guerre. Malheureusement, les colles utilisées vieillirent mal et le modèle disparut rapidement, non sans avoir contribué à la formation de milliers de pilotes britanniques qui lui gardent toujours un attachement attendri.

En 1936, les chasseurs britanniques qui allaient équiper la RAF, Hurricane et Spitfire, bénéficiaient des derniers développements de la technique aéronautique : aile basse, hélice à pas variable, train rétractable, cockpit fermé, moteur puissant. La flotte avions d'entraînement n'avait pas suivi le progrès et était encore composée de biplans lents et archaïques, parfois des avions de première ligne déclassés, qui n'étaient absolument pas représentatifs de ce que piloteraient les élèves en opération. L'idée de Miles fut de concevoir un avion d'entraînement avancé, équipé des derniers perfectionnements et capable de performances proches de celles des futurs avions de combat.

Le Miles Kestrel fut construit en moins d'un an et fit son premier vol en juin 1937. La vitesse maximum de 296 mph (476 km/h) était supérieure au chasseur français de l'époque. Ce fut un grand succès et le prototype fut développé en plusieurs variantes, les dernières équipées d'un moteur en étoile sous le nom de Master. Au total, la production par Miles d'avions d'entraînement avancé dépassa 5 000 exemplaires, toutes versions confondues.



Miles Master

A côté de ces avions classiques, Miles fit preuve pendant les années de guerre d'une créativité extraordinaire et étudia de nombreux projets d'avions originaux qui ne connurent pas de réalisation pratique. Un exemple de cet état d'esprit est la série des Libellula.

Dans la Grande-Bretagne en guerre, l'administration contrôlait rigoureusement la production des nouveaux avions, ce qui peut paraître normal si on veut optimiser les ressources. Or à cette époque la Royal Navy utilisait comme chasseurs embarqués sur porte-avions des chasseurs terrestres modifiés, comme le Hurricane et le Spitfire. Cette solution était simple et rapide à mettre en œuvre, mais l'aptitude à l'appontage de ces avions était médiocre car la visibilité vers l'avant était très mauvaise. L'idée de Miles fut de créer un avion qui donnerait au pilote une excellente visibilité vers l'avant et qui serait donc plus facile à poser sur un porte-avions. Un prototype, le Miles 35 fut dessiné et construit en six semaines dans la clandestinité. La solution de l'avion canard fut retenue. La mise au point fut difficile. Le ministère et la Royal Navy ne retinrent pas le projet, qui fut abandonné, non sans une réprimande des autorités qui n'apprécièrent pas de ne pas l'avoir contrôlé.



Miles M35 Libellula. Photo Miles

Ce concept d'un avion canard, c'est-à-dire avec une petite aile devant l'aile principale fut baptisé du nom générique de « Libellula » et il fut décliné par Miles dans de nombreux projets : avions de chasse, bombardiers légers ou bombardiers lourds, avions de transport de passagers, avions postaux. Un projet d'avion postal de 1944 possédait trois réacteurs à l'arrière du fuselage, ce qui préfigurait la solution adoptée quelques années plus tard sur Caravelle. Un seul autre modèle du concept Libellula fut construit. Ce fut une maquette à échelle réduite, équipée de deux moteurs de 140 cv, d'un bombardier moyen de la classe du Mosquito. Elle fut testée avec succès et montra d'excellentes qualités de vol. Mais encore une fois les autorités n'accordèrent aucune attention au projet.



Miles M39. Photo Miles

En 1943, le Ministry of Aircraft Production confia à la société Miles un projet extraordinaire pour l'époque : l'étude d'un avion expérimental supersonique. Pourquoi avoir choisi Miles plutôt qu'une grande société ? Une première raison minime était peut être que Miles, qui s'était vu refuser un projet d'avion de transport, avait besoin d'une compensation. La seconde raison était que les grandes compagnies voyaient leurs moyens d'études saturés par l'effort de guerre. La troisième raison était la plus importante. La compétence et la capacité de Miles avaient pu être appréciés dans les nombreux projets innovants présentés depuis le début de la guerre. Il faut noter que la démarche américaine fut semblable en confiant à Bell, alors une petite société, le projet d'avion supersonique X1.

A cette date, seuls quelques avions à hélice s'étaient approchés de la vitesse du son et on cite un Spitfire qui aurait atteint Mach 0,9 mais le pilote avait eu beaucoup de chance de revenir sain et sauf sur terre. Il était clair que les problèmes à résoudre étaient énormes. La société de Frank Whittle, l'inventeur du réacteur fut associée au projet. L'avion dessiné par Miles préfigure les avions supersoniques modernes. L'étude de l'aile conduisit à une aile droite et mince, essayée avec succès en vol sur un avion modifié. L'avion aurait pu décoller par ses propres moyens, contrairement aux avions expérimentaux américains qui étaient largués par un avion porteur.



Miles M52. Dessin Miles Aircraft

En 1946, l'étude théorique était très avancée et la construction du prototype lancée. Mais le projet fut abandonné sans aucune explication et ce fut un avion américain, le Bell X1 piloté par Charles Yeager, qui passa le premier le mur du son en octobre 1947. Quelles raisons trouver à cette décision surprenante ? Certains ont avancé des défauts dans la conception de l'appareil, en particulier l'utilisation d'une aile droite, alors que les recherches allemandes découvertes après la guerre par les Alliés, prônaient l'aile en flèche. C'est faux et il suffit de comparer le X-1 et le M.52 pour voir que les deux projets étaient très similaires. Aucune raison n'a pu être découverte pour expliquer cette décision aberrante qui fit perdre à l'industrie britannique une avance considérable. On estime souvent aujourd'hui qu'il s'agit d'une décision non réfléchie de politiciens incompetents.

La période d'après-guerre fut difficile pour les avions Miles. Les marchés étaient étroits et la petite taille de la société ne lui permettait que difficilement de lutter contre les majors. L'inventivité était toujours là, comme le montrent quelques réalisations.

Le Miles M.57 Aérovan était un avion de transport rustique et économique. Sa soute de 14 m<sup>3</sup> pouvait transporter une tonne, pour un décollage en 200 m. Une version passagers comportait 10 places. Le premier vol eut lieu en janvier 1945 mais les autorités s'opposèrent à son développement et ne virent pas son intérêt pour l'armée. Il fut malgré tout fabriqué à 52 exemplaires et laisse le souvenir d'une excellente machine. Un dérivé avec une voilure à grand allongement Hurel-Dubois fut construit mais ne connut pas de développement.





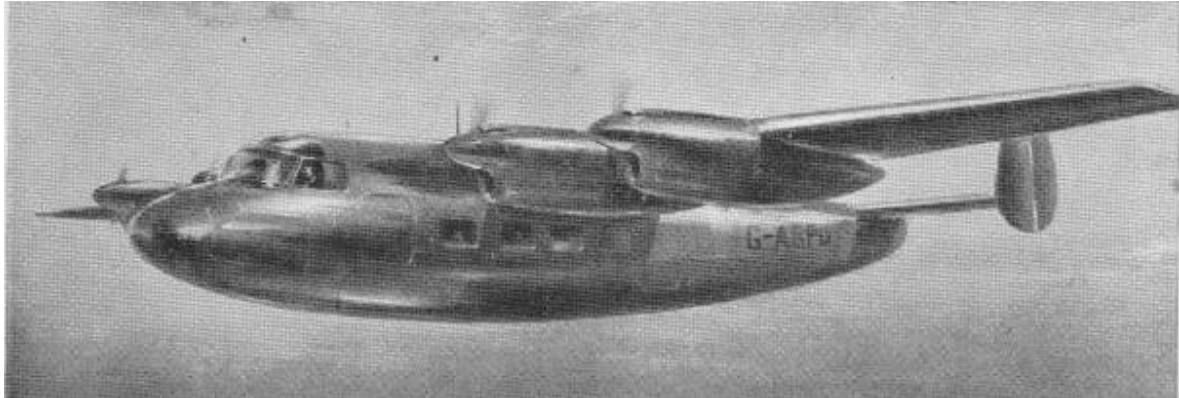
Prototype du Miles Aerovan. Photo Miles

Le Miles M.65 Gemini était un bimoteur quadriplace de voyage qui fit son premier vol en octobre 1945. De construction bois, il avait une autonomie de 1 300 km avec quatre passagers. Il fut produit à 170 exemplaires avant la chute de la société. Il laisse le souvenir d'un avion très pratique à utiliser et d'un pilotage agréable.



Miles M.65 Gemini.

Le Miles M60 Marathon était un quadrimoteur monoplane à aile haute de construction métallique qui pouvait transporter de 14 à 20 passagers sur une distance de 1 600 km. Il remporta en 1944 le concours organisé par le Brabazon Committee, qui préparait la future flotte commerciale aérienne britannique de l'après-guerre. Le premier vol eut lieu en mai 1946. Mais la faillite de la société mit fin aux espoirs placés dans le Marathon. L'usine et le projet furent repris par Handley Page et 40 exemplaires furent produits dont une trentaine fut utilisée par la RAF comme appareil d'entraînement à la navigation. Les dix autres furent vendus à des petites compagnies d'Afrique et de Birmanie.



Dessin du projet du Miles Marathon

L'hiver 1946-1947 fut terrible et les restrictions d'énergie empêchèrent de chauffer l'usine dont la production à base de bois collé exigeait une température minimum. La perte de la production, l'annulation d'un contrat de la RAF et des problèmes d'après vente rendirent la situation financière de l'entreprise intenable et il fallut déposer le bilan.

Frederic Miles rebondit. Il fonda en 1949 une nouvelle société qui proposa un avion d'entraînement à réaction le M 100 Student. L'avion était très réussi et montrait à tous que le talent était toujours là. Mais les moyens de la société étaient trop limités et ce fut le Provost qui fut choisi.



M100 Student

F.G.Miles fut associé en 1961 à la création de Beagle qui produisit plusieurs avions très réussis. Il participa à la fabrication de plusieurs répliques d'avions historiques pour le cinéma. Il faut aussi noter sa réussite dans plusieurs secteurs en dehors de l'aéronautique. Il fut un pionnier des photocopieuses de bureau, lança avec succès une gamme de machines à relier et développa le stylo-bille Biro, l'équivalent anglais de nos pointes Bic. Il décéda en 1973.

Maxine Blossom reste une femme fascinante. Elle était une femme libre, très moderne, mais peut-être aussi très exigeante. Malgré la perte d'un œil, elle devint pilote. Son sens de l'esthétique donnait une élégance particulière à ses dessins et ses compétences techniques lui permettaient de choisir les solutions optimales. Elle fut aussi une pionnière de l'émancipation des femmes en créant un des premiers centres d'apprentissage féminin et une école de dessinatrices industrielles dont les meilleurs éléments furent promus à des postes de responsabilité dans le bureau d'études Miles. La fin de sa vie fut obscurcie par plusieurs drames familiaux. Elle décéda en 1984.

Les références concernant les avions Miles et leurs créateurs ne sont pas nombreuses, mais ce sont toujours des témoignages de première main et de très grande qualité.

- Miles aircraft since 1925, par Don L. Brown. Editions Putnam, 1970. Un historique par un témoin direct, l'adjoint de F.G. Miles
- The book of Miles Aircraft, par A. H. Lukins. Harborough 1946
- Blossom, a biography of Mrs FG Miles, par Jean M. Fostekew. Cirrus Associates, 1998
- Miles M.52, Gateway to supersonic Flight, par Captain Eric Brown. Spellmount 2012. Ecrit par le pilote pressenti pour le premier vol.
- Miles aircraft, Air Britain Publication 2009 par Peter Amos. 3 volumes dont 2 déjà publiés. Ce monument de plus de 1 200 pages sera l'étude définitive sur le sujet. Incontournable.

## Les seniors en surpoids vivent plus longtemps !

Afin de prévenir l'augmentation du risque de mortalité lié au poids, L'OMS recommande de maintenir l'IMC entre 18,5 et 25 kg/m<sup>2</sup>, et ceci indépendamment de l'âge. Cependant certaines études chez les personnes âgées semblent indiquer que les personnes de poids normal ont un risque de mortalité plus élevé que les personnes en surpoids ou obèses.

L'objectif de cette étude était de vérifier cette dernière constatation en examinant le risque de mortalité associé à l'IMC et à ses variations chez les personnes âgées de 70 ans et plus.

Les auteurs ont utilisé les données de 882 participants, âgés de 70 à 95 ans, provenant de 3 études de la population suédoise. Les informations concernant la survie et la date du décès ont été obtenues du registre civil suédois.

Les résultats montrent que par rapport aux personnes de poids normal ou maigres, le risque de mortalité était 20 % inférieur pour les personnes en surpoids (RR risque relatif] = 0,80 ; p = 0,011), et identique pour ceux obèses (RR = 0,93 ; p = 0,603), et ceci indépendamment de l'âge, du niveau éducatif et des comorbidités.

Par ailleurs, par rapport à ceux qui ont un IMC stable, le risque de mortalité était 65 % plus élevé pour ceux qui ont perdu du poids (RR = 1,65, p < 0.001) et 53 % plus élevé pour le groupe qui a gagné du poids (RR = 1,53 ; p = 0.001). Toutefois ces risques accrus de mortalité tendent à diminuer chez les personnes très âgées.

Les auteurs concluent que :

- 1) les personnes âgées en surpoids ont un risque de mortalité plus faible que ceux qui ont un poids normal.
- 2) Les personnes âgées qui ont augmenté ou diminué leur IMC ont un risque de mortalité plus grand que ceux qui ont gardé un IMC stable, en particulier dans la tranche 70-79 ans. Cette étude semble indiquer que les recommandations de l'OMS seraient trop restrictives chez les personnes âgées qui doivent surtout veiller à stabiliser leur poids.

Pourquoi cette situation « paradoxale » ? Les raisons ne sont pas très claires et relèvent d'hypothèses. La graisse des personnes en surpoids pourrait représenter une réserve d'énergie dans laquelle ces personnes peuvent puiser dans certaines circonstances de déséquilibre énergétique aigu. Cette même graisse peut réduire le risque de fracture et diminue ainsi la mortalité qui lui est inhérente. D'autre part, la stabilité de l'IMC est considérée chez les personnes âgées comme un signe de santé ; l'organisme ayant gardé la capacité de maintenir son homéostasie.

Dr Rodi Courie

*Dahl AK et coll.: Body mass index, change in body mass index, and survival in old and very old persons. J Am Geriatr Soc. 2013; 61 (4) : 512-8.*



## Quand la distance rapproche les couples

Paris, le lundi 22 juillet 2013 – Maintenir une relation à distance est un défi quotidien pour ceux qui vivent séparés, mais contrairement à toute attente, cela favoriserait la profondeur et la durabilité des sentiments, voire même davantage d'intimité selon une étude récente sino-américaine publiée dans le Journal International de la communication.

Exit donc la formule consacrée « *loin des yeux loin du cœur* » et bienvenue à son opposé inventée pour l'occasion : plus c'est loin plus c'est bon ! En renforçant les liens, la longue distance développerait chez les couples géographiquement séparés une relation de qualité égale ou supérieure à celle établie par un couple géographiquement proche. Tel est l'un des constats surprenant posé par Crystal Jang de l'université de Hong Kong et Jeffrey Hancocke de Cornell University. Avant d'en arriver là, les deux chercheurs avaient étudié deux catégories de couples : les uns non séparés, les autres vivant à distance depuis plus de dix-sept mois. Ils leur ont ensuite demandé de leur communiquer la nature de leurs échanges quotidiens: tête à tête, téléphone, chat vidéo ou texte, messagerie instantanée, courrier électronique, textos, sms... Au bout d'une semaine, chacun d'entre eux devait également indiquer ce qu'il avait ressenti et partagé avec l'autre, tout en s'exprimant sur ce qu'il imaginait du ressenti de l'autre.

En comparant les résultats, il est apparu que la longue-distance paradoxalement favorisait l'intimité dans le couple, les relations étaient plus durables et solides que chez les autres plus « classiques ». Les raisons invoquées : ces couples séparés par les longues-distances font davantage d'efforts pour se séduire tout en idéalisant l'autre. Ce qui est manifeste lorsqu'ils sont obligés de surmonter les contraintes dues aux medias virtuels.

Les relations longue-distance n'avaient pas été explorées depuis des années, considérées comme rares et anormales ne provoquant que jalousie et stress alors que d'autres études ont révélé qu'elles ne se posaient pas en ces termes. De plus, les couples « *longue distance* » sont de plus en plus nombreux, c'est un fait de société car de multiples raisons obligent aujourd'hui à vivre loin de l'autre. Mais la donne a changé, cette situation n'est plus vécue comme un drame, le lien est préservé grâce, notamment, aux nouvelles technologies de communication. Ainsi, les couples « *longue-distance* » ont-ils de plus longues conversations, et surtout lorsqu'ils se « *re-trouvent* » ont des rapports sexuels plus longs et intenses, sans que la routine ne soit installée. La clé de la durabilité, probablement...

Dominique Thibaud

Copyright © <http://www.jim.fr>

## Les tongs c'est pas le pied !

Paris, le 22 juillet 20103 - Si elles sont agréables voire nécessaires sur la plage ou au bord de la piscine, les tongs ne sont pas recommandées sur les trottoirs des villes ou au volant. Si, de plus vous les portez tout au long de la journée non stop, vous avez tout faux. Selon les experts de l'American Podiatric medical association, le port prolongé des tongs (tout comme celui des ballerines) a des effets néfastes indiscutables non seulement pour les pieds mais aussi le dos, les hanches, bref sur l'ensemble du squelette dont l'équilibre est perturbé car la voûte plantaire n'est plus soutenue.

A cela s'ajoutent des milliers de bactéries qui, selon une étude de l'université de Miami, citée par l'Huffington Post, coloniseraient une paire de tongs à hauteur de 18 000, c'est leur nombre. Elles proviendraient notamment de matières fécales dont le très détesté staphylocoque doré. Enfin, comme les doigts de pied doivent s'accrocher à la «semelle» de la tong pour rester stable, des tendinites peuvent alors se produire, et les orteils se déformer en griffe.

DT

## Masturbation : illusions et fausses vérités

Philippe BRENOT,

Psychiatre, Directeur des enseignements de Sexologie et Sexualité Humaine à l'université Paris Descartes



*En moins d'une décennie, le petit canard de Nathalie Rykiel a profondément contribué à faire évoluer les mentalités en matière de sexualité. Nous savions depuis longtemps (depuis Masters et Johnson, puis par le rapport Hite) l'importance de l'auto-érotisme et de la masturbation dans l'apprentissage de la sexualité, notamment pour les femmes, mais nous avons beaucoup de mal à faire passer ce message, difficulté en particulier à parler de la possibilité d'utiliser un vibromasseur, dont le seul nom évoque un appareil domestique proche de la perceuse électrique, tant son synonyme moderne, sex-toy, a des sonorités douces et représente le plaisir. Cette transition s'est faite en quelques années grâce à un phénomène de mode venu des États-Unis et amplifié par la célèbre créatrice(1) qui a bravé tous les tabous en exposant ses sex-toys en vitrine de sa fameuse boutique de la rue de Grenelle. Toutes les filles jeunes s'en sont emparées, banalisant par là-même une pratique condamnée pendant près de trois siècles : la masturbation.*

### La masturbation rend sourd

Le livre de Sylvain Mimoun et Isabelle Yhuel qui vient de paraître(2) tord le cou à 300 idées reçues sur le sexe, dont un certain nombre sur cette masturbation, longtemps condamnée, dont on sait aujourd'hui les mérites pour l'épanouissement sexuel. On a dit de la masturbation qu'elle est contre nature : FAUX, nous dit Sylvain Mimoun, l'auto-sexualité s'observe dans de nombreuses espèces. On nous a dit que la masturbation est une pratique adolescente : « FAUX, c'est une pratique qui concerne tous les âges de la vie... ». On peut même ajouter que cette idée fautive vient de la conviction de Freud qui pensait, au début du XXe siècle, que dans la sexualité adulte « normale », la femme ne devait jouir que du pénis de l'homme dans son vagin et que toute autre pratique (notamment la jouissance clitoridienne) était une conduite infantile, d'où la croyance en l'existence de deux orgasmes : vaginal et clitoridien, l'un adulte et mature, le second infantile et immature. On a encore dit que l'orgasme masturbatoire est plus intense que l'orgasme coïtal : VRAI, car chacun, homme ou femme, a d'abord apprivoisé avec soi ses propres réactions sexuelles et sait comment les ressentir.

## Vibromasseur et sex-toy

Un vibromasseur peut aider une fille à apprendre à se masturber : c'est VRAI, « *ce qui ne veut pas dire qu'elle doit prendre l'habitude de s'isoler pour prendre du plaisir* ». La masturbation rend sourd : c'est bien évidemment FAUX, cela relève des fantasmes « alarmants » du bon Dr Tissot, dans son tristement célèbre Traité de l'Onanisme en 1759, qui attribuait tous les maux à la masturbation, langueur, fatigue, vertiges, mélancolie, surdité, impuissance, stupidité... Sex-toys et godemichet, même combat : « *FAUX, le godemichet à la forme d'un sexe masculin, l'objectif est de l'introduire dans le vagin de la même façon que la verge. Les sextoys vibrants sont réservés au clitoris et peuvent avoir la forme d'un stylo, d'un rouge à lèvres ou d'un canard.* » Jusqu'où nous mène le progrès ! Ce très juste livre de Sylvain Mimoun est une mine d'explications simples (VRAI/FAUX) sur le sexe, pour nos patients et... nous-mêmes, afin de comprendre bien des idées reçues qui ne sont pas toujours vraies. **Références**

1. Nathalie Rykiel est la fille de Sonia Rykiel, célèbre créatrice de mode.
2. Mimoun S. et Yhuel I. La masturbation rend sourd, 300 idées reçues sur le sexe. First éditions, 2013.

Copyright © Len medical, Gynécologie pratique, mai 2013

## Se doper avec l'ocytocine?

Revue de la littérature sur les effets de l'ocytocine, le papier de Jill Jouret rappelle d'abord qu'il s'agit d'une hormone ubiquitaire aux fonctions multiples sur le travail, la lactation, mais aussi la modulation de l'inflammation. Des récepteurs à l'ocytocine sont exprimés au niveau neuronal cérébral et spinal, l'hormone étant détruite au niveau gastro-intestinal. Elle ne passe pas la barrière hémato-méningée de telle sorte que l'étude de ses effets se fait après injection intracérébrale ou par spray nasal. C'est aussi l'hormone du « bien-être » par son action déstressante. Enfin, plus le taux d'ocytocine est élevé, plus le contact tactile est recherché.

Peut-on utiliser ces propriétés déstressantes chez le sportif ? Si cette hormone semble n'avoir que peu d'effets sur le plan individuel, il semble que ce soit par contre le cas dans les sports collectifs où elle favorise l'esprit d'équipe et l'empathie cognitive envers les coéquipiers. Par ailleurs, l'administration intranasale d'ocytocine améliore les performances au « Reading the Mind in the Eyes » qui mesure les interférences mentales sur base de modifications minimalistes de l'expression, ce qui permet de prendre plus rapidement des décisions et de mieux communiquer avec l'entourage (coéquipier, entraîneur).

Cette même administration intranasale favorise la reconnaissance cognitive, et facilite donc la répétition de mouvements nécessitant une technique spécialisée. Elle permet aussi de détecter plus aisément la confiance ou la peur chez l'adversaire.

Augmentation de la confiance en soi, de la générosité dans l'effort, de l'esprit d'équipe, du plaisir lié à l'effort, où est le problème? Faut-il considérer cette hormone comme un dopage dans la mesure où il s'agit d'un apport externe? A chacun sa religion.

Dr Dominique-Jean Bouilliez

## Ursel 2013 : Wings and Wheels



Invité à cette manifestation par notre ami Belge : **John**, un des GO de la manip, réserviste de l'Armée Belge, je me suis rendu ce mois d'août à Ursel, lieu magique, où j'avais fait un vol avec le Pitt de Dany (voir [AeromedN°21](#)). Sur les 2430 m de piste d'envol se tenait divers exposants dont vous allez voir quelques images, les avions étaient peu nombreux ce samedi, ils devaient arriver le lendemain, mais le lendemain, je devais rentrer pour travailler. Faut bien, quand on travaille pour soi.

Une patrouille de 4 Piper a fait toutefois, une belle évolution pendant 15 mn. A faire pâlir d'envie notre ami Gégé et ses acolytes !



Différentes zones retraçaient les événements de 14/18, 39/45.....chants, danses, feux d'artifice et tirs de canon étaient invités à la fiesta.







O  
O  
O  
O  
O  
O  
O











Ben oui!!



Même le MP, avec ses beaux yeux.







Ah! Les belles infirmières, n'est-ce pas messieurs ?



## L'Arado 96 du Pic du Ger ou

### « jeu de piste dans le temps »

Août 1943 : de jeunes pilotes allemands s'entraînent près de Pau ou Tarbes avant de partir au front.

L'escadrille « JagdesGeschwader » 101, basée à Pau utilise des Arado 96 (1), un mince et élégant biplace d'entraînement équipé d'un moteur en ligne « Argus ».



Le 7 août, le jeune Günther Wendt, survole Lourdes et le pic du Ger (2) sur lequel une batterie allemande est installée. Avec son Arado 96 numéro de série 4356, il effectue des évolutions au-dessus de la montagne, survole le sommet et tout à coup, pour une raison inconnue, il percute la montagne.

Son appareil explose et se disloque : voilure arrachée, débris éparpillés. Le pilote est tué sur le coup.

Près de 70 ans plus tard, nous partons à la recherche de ce qui reste de cet appareil.

Des articles de journaux des années 60 et 70 nous ayant fourni des informations (3) et Monsieur le Maire nous ayant aimablement donné son feu vert, nos recherches peuvent commencer avec pour objectif la mémoire historique, et avec un souci absolu de respect des hommes et de la loi.



En montant vers le site, nous passons devant un muret (4) sur lequel, me dit-on, les soldats allemands descendant de la montagne auraient posé le corps du pilote, le temps d'une pause.





Après avoir gravi une pente escarpée, nous arrivons dans des sous-bois ravissants (5) et la recherche commence.

Un morceau, deux morceaux, des dizaines de morceaux d'Arado (6) revoient le jour !

Bien sûr, un tri s'impose car nous trouvons des éléments métalliques qui n'ont rien avoir avec l'avion :

un grelot de cloche de bétail (7) , des douilles (8) qui n'ont aucun

rapport avec l'Arado. Mon ami armurier Gilles est formel : ce sont des douilles de Winchester, utilisées par les chasseurs.

Si l'on essaie de comprendre à quoi servaient ces pièces, voici le résultat auquel nous arrivons:

une trappe de visite (9), portant encore des traces de peinture, permettait de faire la maintenance de l'avion, un cache de prise électrique (10): comparez cette photo avec la pièce d'origine (11), un connecteur électrique (12), une pipe d'échappement du moteur broyée par le choc (13), de nombreux morceaux de structure déchiquetée (14), du plexiglass du cockpit (15), des grilles de plomb de la batterie qui étaient plongées dans l'acide (16), une membrure avec encore de la peinture (17), un support (18), belle pièce usinée, dont l'usage nous est inconnu de nombreuses biellettes et des tringles de commande (19), un bouchon de réservoir (20), une plaque d'identification du moteur (21), des connecteurs hydrauliques (22), le tab de direction (23): vous pouvez le voir sur le plan fixe vertical de l'avion réel sur la photo 24, un élément de la casserole d'hélice (25) qui était si caractéristique avec ses ailettes, regardez le dessin d'époque (26), le fond de la montre de bord (27) à comparer avec la photo de la montre originale, la « Borduhr » (28) , un cerclage d'équipement de bord avec une marque/repère (29) . Une photo d'époque du cockpit nous permet de retrouver sur quel équipement il était monté : l'altimètre (30).





L'ancien Maire du village, passionné d'aéronautique, nous apprend que d'autres fragments de cet avion ont été récupérés : une aile a longtemps servi de luge aux enfants du village, de la tôle de l'avion a été réutilisée pour rafistoler des gouttières, un train d'atterrissage, l'embiellage et plusieurs cylindres du moteur ont aussi été récupérés et sont désormais au musée de Luchon

Il y a quelques années, il a lui-même récupéré dans les ronces une grosse partie de l'appareil (32), elle a fait l'objet d'échanges et elle est maintenant chez un collectionneur dans le Nord de la France qui entreprend de la restaurer.

Les pièces trouvées aujourd'hui lui ont aussi été données pour cette restauration, et elles contribuent ainsi à préserver la mémoire;

Mais l'histoire ne s'arrête pas là.

La dernière pièce du puzzle, c'est la pièce humaine.

Je partais initialement sans aucune information sur ce crash : grâce à Internet (les sites spécialisés sur l'aviation de la seconde guerre mondiale) et Thomas Genth, un pilote basé en Allemagne, l'identité complète du pilote a été retrouvée : Günther Wendt était né le 8.6.21 à Wittenberge, en Allemagne du Nord.

Il est enterré dans le cimetière militaire de Berneuil en Charente (Carré 8, rangée 11, tombe N° 255).

Les noms complets de ses parents ont été retrouvés par Thomas :

Otto Karl Wilhelm Wendt et Marthe Emily Berta Wendt, née Schreiber, décédée en 1969, Ils s'étaient mariés à Kolberg (ancienne Allemagne de L'Est). Ils seraient venus dans les années 60 sur le lieu du crash, dit-on au village, à la recherche de souvenirs.



La magie d'Internet est sans limites, dans le temps, dans l'espace.

Partant de quelques morceaux d'aluminium en montagne, nous avons reconstitué l'histoire d'un avion et celle de son pilote : surprenant, ce que le progrès nous permet de faire renaître...

Gilles Collaveri

[Gilles.collaveri@hotmail.fr](mailto:Gilles.collaveri@hotmail.fr)

(n'hésitez pas à me faire part de vos commentaires sur cet article)

Remerciements, par ordre alphabétique : Christian Falliero, écrivain passionné d'aviation  
Thomas Genth, pilote de Cessna 410 en Allemagne ; Ange Mur; Jacques Omnes, historien  
archéologue ; Gilles Sigro, Britta Von Rettberg, back office et traductrice ;

Tom Donyphon pour son énergie inépuisable !

Crédit photo : Thomas Genth