

AEROMED[©]

Le lien aéronautique

N°64

ISSN :1773-0260



MAI/JUIN/JUILLET 2014

SOMMAIRE

1/ Atlantique 2 à Dakar par Eric Fradin

2/ Abstracts :

- peste à Venise,
- drogue dure ,
- kfe et cœur,
- plantes et topiques,
- in vino veritas

3/ Incident par nuit calme en T33 par Anonymus

4/ Mirage made by Boeing par Rene Toussaint

5/ Histoires courtes de Denis :

- retour au bercail,
- TAM et transport,
- Dak à Salon,
- Solenzara

6/ Voler en DJINN par JM Potelle

7/ Avionnettes Dewoitine par Francois Delesalle

8/ No ordinary cemetery par Al Gaudet

Halifax, ww2 Canada

9/ LES LIVRES: - histoire d'avions, chasseur 1ere guerre de D. VOILEAU

- Gli aerosiluranti Italiani 40-45 F. BIANCHI etA mazaratti

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

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

©copyright mai 2014 Editions SMB/AMC ©Aeromed N° 64 MAI/JUIN/JUILLET 2014

Éditorial

Anesthésiés, sommes nous tous anesthésiés : les « mesurette » se multiplient, toutes tendent à nous sécher le portefeuille ; personne ne bronche. Par quel artifice ce gouvernement nous fait avaler ce qu'il veut sans

la moindre grogne. Malgré ce coup de semonce électoral, le changement de premier ministre, il n'y a pas de modification de trajectoire. Le peuple de France, d'ordinaire si rebelle, suit le mouvement sans broncher. Il est vrai que les « vrais » professionnels de la contestation sont au pouvoir, le contre-pouvoir droitisant ou extrémiste ne peut se regrouper, car bien trop disparate.

Allez, on continue, jusqu'au point de rupture. S'il y en est un, il est bien loin !

Européennes, vous avez dit européennes, ben oui encore quelques centaines de personnes grassement défrayées pour des actions bien troubles et un résultat ??????

Indifférence, épuisement, démission contestataire ; rien ne va changer, alors partez voir la mer, elle vous calmera et le médicament hollandais passera mieux.

Oui, je sais, on n'est pas tous du même bord, mais quand même... quand même !

Et en l'air que se passe t-il ? Claudius à fait voler son Spit : oui ! oui ! oui ! on attend les photos pour vous les montrer.

A350 fait ses ronds, la MTO nous bloque, mais le soleil va bien finir par arriver et à nous les grands espaces. A bientôt peut-être.



Dr Simone Marie Becco

<http://www.aeromed.fr>

Tous les textes ci-après sont protégés par copyright et ne peuvent être utilisés qu'après autorisation de l'auteur et du rédacteur

Premier Atlantique 2 à DAKAR

“ Réunion de l'équipage Whisky Golf en salle de conférence”. Whisky Golf était l'indicatif de mon équipage. En effet, un équipage de patrouille maritime est constitué pour trois années. Ces treize personnes, après une année de formation assurerons ensemble toutes les missions que ce soit de lutte anti sous-marine, de sauvetage ou autre.

Revenons à Whisky Golf qui était à ce moment l'équipage dont j'étais le deuxième mécanicien de bord. Notre chef de bord, dans l'aviation navale il n'y a pas de commandant de bord mais un chef de bord qui est toujours un pilote, nous avait réunis car nous avons été désignés pour être le premier équipage d'ATLANTIQUE2 détaché à DAKAR.

A partir de 1991, la flottille 23F, d'où l'indicatif Whisky vingt troisième lettre de l'alphabet, sera la première à recevoir ces avions de patrouille maritime que sont les ATL2. Après une période de rodage lors de missions, certains exercices internationaux, il a donc été décidé d'envoyer un ATL2 afin d'assurer les missions de sécurité de l'aéroport de DAKAR.



Il nous faut donc préparer la mission. Avec mon premier MECBO, nous nous occuperons avec les cinq techniciens de la partie technique. Demander et récupérer la carte carburant, vérifier tous les équipements de sauvetage et s'assurer qu'aucun ne doit passer en visite durant la mission. Il nous faut être sûr que le lot de dépannage, un lot Golf pour les initiés, sera bien en place à notre arrivée. Nous aurons l'ATL2 numéro 25, l'avion ne volera pas une semaine avant notre départ et sera à jour de toutes ses visites, plein potentiel.

Dimanche, tout l'équipage est là, nous allons charger l'avion pour le départ prévu demain matin. Ce sont les mecbos qui en ont la charge, dure tâche car, en plus de nos bagages, nous allons « ravitailler » nos collègues en place au SENEGAL, l'avion est plein. Nous trouvons des boites de conserves mais aussi des couches culottes, bref un supermarché volant.



« Attention pour la mise en route » ; cette fois ci les deux TYNE 21 sifflent, leurs six mille chevaux sont prêts pour ces neuf heures de transit, la plupart du temps côtiers pour cause d'accords diplomatiques. Nous sommes le lundi 19 aout 1996, le vol durera un peu plus de neuf heures. Début de descente sur DAKAR, l'excitation monte, à part les plus anciens, c'est la découverte pour la plupart de l'équipage.

Posés, nous dégageons la piste. Juste avant notre place de parking aimablement prêtée par l'armée de l'air (nous sommes sur une base aérienne), j'ouvre l'issue supérieure pour que notre « breton intégriste » puisse sortir le GWENN HA DU, drapeau breton. En effet, il y a très longtemps qu'un équipage breton n'a pas posé ses roues sur le tarmac Sénégalais, seuls les équipages Nîmois assuraient ces missions avec leurs ATL1. Nous arrivons au parking, tous les membres l'équipage et l'équipe technique que nous relevons sont présents. Tient, notre ATL2 numéro 25 relèvera l'ATL1 numéro 25, coïncidence ou fait exprès ?

Une petite Gazelle (bière sénégalaise) bien fraîche, il fait chaud et humide puis c'est le déchargement de l'avion, cela va bien plus vite que le chargement ! Nous traversons OUKAM pour nous rendre à nos logements. Nous utiliserons le bâtiment passager le temps de la passation. Dès que nos prédécesseurs seront partis nous regagnerons les chambres qui nous sont dédiées, avec téléphone dans chaque chambre ; nous sommes ici pour assurer les missions SAR (Search And Rescue) et devons être joignables en permanence. Petite soirée organisée par nos amis « Nîmois » qui nous offrent un T-Shirt spécifique pour cette mission, le premier ATL2 relevant le dernier ATL1 ; même avec une quinzaine de kilos en plus et après dix-sept ans, je porte toujours ce vêtement.



Dès le surlendemain, l'opérationnel reprend le dessus et nous emmenons avec nous quelques membres de l'équipage que nous relevons. Durant les trois heures de vol, nous allons reconnaître une grande partie du territoire Sénégalais, TAMBACOUNDA et le Lac rose entre autres. Minuit, l'heure du départ pour ce bon vieil ATL1, tout l'équipage est à bord pour ce dernier vol, Demain matin, à leur arrivée à Nîmes, ils seront accueillis par l'amiral commandant la patrouille maritime et il en sera terminé des ATL1 en PATMAR !

Pour nous, les missions s'enchaînent, le 23 août première surveillance de zone économique. Il nous faut aussi reconnaître nos terrains de déroutement potentiels, le 27 août, nous voilà partis pour le CAP VERT, escale technique facultative lors des traversées de l'Océan Atlantique, 6 heures de vol aller-retour. Entre temps, pendant que l'équipage tactique, appelé aussi « endives » car toujours dans le noir, se prélassait sur des chaises longues dans un club de vacances bien connu, avec mon premier, nous nous mettons à calculer les temps sur zone.



Bien que l'ATL 2 remplace l'ATL1, la masse à vide de notre avion est une tonne plus lourde que son prédécesseur. Nous ne pouvons prendre que quinze tonnes de carburant au lieu de seize pour notre ancien. Encore faut-il réunir toutes les conditions, pression et température pour décoller à masse max. Une fois ce travail laborieux mais utile terminé, nous nous attaquons à l'« how Goes It », graphique qui nous permet de connaître le niveau d'accrochage en fonction de la masse avion. Car nous partons de l'autre cote de l'Atlantique, direction CAYENNE.

Le 2 septembre, après plus de 8 heures à ne voir que l'océan, nous voilà posés sur un département français, la Guyane. A chaque lancement de la fusée ARIANE, il faut être sûr qu'il n'y a pas de bateau dans la zone de retombée hypothétique. Nous effectuons un premier vol de reconnaissance avec le général commandant la zone, un général de l'armée de l'air dans un avion de la marine ! A notre arrivée, on nous informe que la route entre ROCHAMBEAU et CAYENNE est barrée par une manifestation et nous ne pouvons regagner notre hôtel.



Qu'à cela ne tienne, on met à notre disposition un hélicoptère « FENNEC » qui fera en tout sept rotations. Le lendemain, jour du lancement, le barrage routier est toujours en place. Pour éviter de nombreuses rotations, nous aurons donc un PUMA qui ne fera que deux voyages. Vivre un lancement de fusée est une expérience extraordinaire. Le retour vers DAKAR se fera de nuit. Nous contournons la zone de convergence inter tropicale avec ses orages. Il y a tellement d'éclairs au loin que je n'ai même pas besoin d'allumer pour faire mon relevé de paramètres moteurs horaires.



Le 13 septembre, nous sommes en vol à notre altitude préférée, 100 pieds, je suis aux manettes lorsque tout à coup : « variations de température de pallier arrière moteur droit ». Mon premier arrive dans le cockpit. Il récupère l'UCB (la doc avion) et le verdict tombe : il faut couper le moteur et se dérouter sur le terrain le plus proche. Plus un bruit dans l'avion, plus personne ne parle, nous égrenons la check List et le moteur droit s'arrête.

Le navigateur nous donne le cap et la distance du terrain le plus proche ; BANJUL en GAMBIE. Pas d'assistance technique, pas d'accord diplomatique, cela va être sympa !

Après une heure monomoteur au-dessus de l'eau, nous voilà donc posés. Tiens le comité d'accueil se rapproche, des KALACHNIKOV !

Avec mon premier, nous sommes autorisés à sortir afin d'investiguer la panne tandis que nos collègues sont consignés à l'intérieur. Avec des hommes en armes autour de vous, il est très facile de trouver la panne, la prise de la sonde était débranchée. Retour sur DAKAR. Espérons que nous terminerons notre mission sans plus d'émotion, et bien non !

Le 27 Aout, nous avons prévu une navigation tactique avec un posé à SAINT LOUIS DU SENEGAL, haut lieu de l'aviation, de l'Aéropostale avec la chambre 219 de l'hôtel de la Poste ou résidait le fameux Jean MERMOZ. Mise en puissance, vers 80 nœuds, deux bruits sourds provenant du pare-brise. Focalisé sur mes paramètres moteurs, je n'ai rien vu.



Arrêt décollage, je relève la tête et vois les serres de deux milans, rapaces locaux accrochées aux essuies glace. Arrêt sur le parking d'AIR AFRIQUE, mise en place de l'escabeau puis vérification. Aucun dommage, nous repartons et la nav se passe sans problème. Posé à SAINT LOUIS ; on voit dans les yeux de l'équipage une certaine émotion d'être ici. Petite baignade à la piscine mais nous sommes interloqués par un écriteau : « Prière de sortir de l'eau à l'arrivée d'un pélican ». Il est vrai que cet oiseau n'est pas des plus sympathiques lorsque l'on empiète sur son territoire. Visite en calèche de cette ville mythique et enfin arrêt à l'hôtel de la Poste. Nous restons figés devant la galerie de portraits de ces grands hommes, pionniers de l'Aéropostale. Je n'imaginai pas que presque vingt ans après, je visiterais l'hôtel du grand balcon à TOULOUSE.

Retour sur DAKAR, que croyez-vous qu'il nous arriva ? Choc avec un milan ! Les mécanos avaient tout le temps de vérifier la machine.



Le reste de la mission se passa sans encombre et le 8 octobre au soir nous mettions en route pour les 8 heures du vol retour sur Lorient après 50 jours de mission.

Eric Fradin

L'amour au temps de la peste puis cinquante ans de solitude...

L'ancien hôpital de Poveglia Venise, le samedi 19 avril 2014 –

En ces temps d'austérité, le gouvernement italien à la recherche de subsides met aux enchères une île à la ténébreuse histoire médicale.

Ainsi Poveglia, dans la lagune de Venise, fut sous l'empire romain utilisée pour éloigner les pestiférés et les y enterrer.

Une petite communauté y vécut ensuite avant que le doge de Venise décide, durant la guerre de Chioggia l'opposant à Gênes, de déplacer les habitants sur la Giudecca et de transformer l'île en place forte. La légende veut qu'une sorcière exilée maudisse alors l'endroit.

L'îlot sur lequel aujourd'hui n'accoste jamais un vaporetto fut ensuite de nouveau utilisé durant les épidémies de peste pour placer en quarantaine et ensevelir les malheureux frappés par *Yersinia pestis*. Selon les historiens italiens c'est environ 160 000 personnes qui y seraient décédés et aurait été inhumées sur cette île.

La folle histoire rebondit

Abandonnée jusqu'en 1922, il y fut alors bâti un hôpital psychiatrique à la très mauvaise réputation. Ainsi, des rumeurs persistantes en Vénétie prétendaient que les patients, après leur admission, étaient hantés par des esprits tourmentés.

Tourmenté, le médecin chef de l'hôpital devait l'être aussi puisqu'il se suicida en se jetant du clocher de l'hôpital alors qu'en plein mouvement anti-psychiatrique, il était montré du doigt pour avoir expérimenté la psycho chirurgie sur ses patients. Après cet incident, l'hôpital fut abandonné et l'île demeure inhabitée depuis.

Faisant fi du proverbe vénitien qui veut que « *quand un homme diabolique meurt, il se réveille à Poveglia* » les amateurs pourront enchérir le 6 mai prochain pour acquérir une part de rêve...ou de cauchemar.

Frédéric Haroche

Copyright © <http://www.jim.fr>

La polémique est une drogue dure

Paris, le samedi 16 avril 2014 – Vénérable institution dont les fondements remontent à l'Ancien Régime, dont les statuts et les missions furent définis en 1820, l'Académie de médecine connaît depuis quelques années un vent de modernisation. L'Académie qui au sein de ses derniers groupes de travail constitués s'intéresse à la santé numérique se veut aujourd'hui résolument ancrée dans la modernité et aborde sans réserve tous les sujets (jusqu'à l'autoconservation des gamètes par les personnes ayant un projet de changement de sexe !). Surtout, par des propositions fortes, elle souhaite offrir son expertise singulière aux pouvoirs publics, loin des idées en vogue.

Pourtant, malgré sa riche histoire, ses membres prestigieux (d'hier et d'aujourd'hui) et sa volonté de s'inscrire dans son époque, l'Académie de médecine n'est pas toujours écoutée. Par les autorités sanitaires tout d'abord (on l'a par exemple vu sur la question des lanceurs d'alerte), mais aussi par les praticiens. L'opposition de ces derniers n'est pas toujours une hostilité ontologique, un refus de se soumettre aux « vieux sages », dont la lecture du monde, jugée par trop archaïque, est contestée. L'opposition peut prendre la forme d'un regret, regret lié à une très haute idée de l'Académie de médecine.

Consommation de cannabis : une pandémie

La polémique qui a cours depuis quelques semaines sur le blog du médecin et journaliste Jean-Yves Nau illustre cette confusion des sentiments, cette ambivalence que peut faire naître chez certains spécialistes l'Académie de médecine. Au cœur de cette passe d'arme, la question très épineuse (et face à laquelle se confrontent des positions aussi tranchées qu'irréconciliables) concernant la meilleure façon de lutter contre la consommation de cannabis. Faut-il renforcer partout la répression et rappeler l'extrême dangerosité du produit ou au contraire agir avec plus de nuance et privilégier la prévention ? Sur ce point, l'Académie est convaincue que c'est la première voie qui s'impose. Dans un communiqué daté du 26 mars qui s'inquiète de « l'expansion de la consommation de cannabis », la toxicité du produit est rappelée et la nécessité de « dissuader et punir ceux qui œuvrent pour cette pandémie » est martelée. Sur son blog, Jean-Yves Nau s'était fait l'écho de cette prise de position de l'Académie et de ses propositions. Le journaliste commentait : *« On ne rit plus. Les vents tournent. Au vu du contexte politique actuel (...) certains diront que le moment est bien mal choisi pour lancer publiquement de telles propositions. D'autres assureront, principe de précaution ou non, que nous n'avons que trop tardé à regardé la vérité en face. Que la santé publique prime tout et que le cannabis est, tout bien pesé, un poison. Tous (ou presque) reconnaîtront que l'Académie nationale de médecine, ne fait, ici que remplir sa mission ».*

Didier Jayle d'humeur fumeuse contre l'Académie de médecine

Cette dernière phrase ne passa pas, loin s'en faut, inaperçue. Quelques jours plus tard, Jean-Yves Nau ne pouvait que se féliciter d'avoir eu la sagesse d'exprimer une petite nuance par le biais de sa parenthèse : *« Bienheureuses parenthèses. Car cette opinion n'est pas pleinement partagée (euphémisme) par nombre de ceux qui (...) montent quotidiennement au front des assuétudes. Notamment au sein du solide bataillon SOS Addictions ».*

Il est de fait habituel que les recommandations de l'Académie de médecine en matière de lutte contre les drogues et la toxicomanie ne soient guère goûtées par SOS Addictions (que l'on songe à la question des salles d'injection à moindre risque). Mais le plus souvent, l'Académie et SOS Addictions se contentent de renvoyer dos à dos leurs arguments. Ici, le conflit a tourné à l'affrontement entre institution, voire à l'affrontement personnel.

Le docteur Didier Jayle, membre de SOS Addictions, professeur d'addictologie au CNAM, médecin à l'hôpital Européen Georges Pompidou et surtout ancien président de la Mission interministérielle de la lutte contre la drogue et la toxicomanie (MILDT) s'en prend en effet clairement à l'Académie de médecine dans la réponse qu'il a adressée à Jean-Yves Nau et publiée sur le blog de ce dernier. *« Non, l'Académie nationale de médecine ne remplit pas sa mission. Sous l'influence de quelques membres extrémistes, elle lance des oukases inutiles dans un domaine qu'elle connaît mal. Elle ne tient aucun compte de l'évolution de la société et propose des solutions qui ont fait la preuve de leur inefficacité »* écrit en guise de préambule Didier Jayle. Il entreprend ensuite de critiquer une à une les propositions des Académiciens, non sans ironie. Concernant par exemple le souhait de la rue Bonaparte de voir interdite la vente de *« papiers à cigarette "grand format" qui sont détournés pour la consommation du cannabis »*, Didier Jayle se moque : *« Cette interdiction (...) aboutirait à avoir des joints plus petits (ou plus grands avec deux feuilles collées) ! Quel progrès ! »*. Il juge encore que *« les problèmes sanitaires mis en avant par l'Académie de médecine sont réels »* mais *« abordés sans nuance »*. Enfin, il fait l'apologie de la prévention contre la prohibition et conclut par quelques lignes d'autosatisfaction, estimant qu'une partie de son action à la tête de la MILDT *« semble avoir eu un certain impact sur les consommations des jeunes (...); le nombre de consommateurs réguliers de cannabis a baissé sensiblement entre 2002 et 2007 »*.

Jayle/Costentin : l'affrontement

Il semble que cette présentation de sa propre action sous un jour si favorable par le docteur Didier Jayle ait nourri l'exaspération du principal signataire du communiqué de l'Académie de médecine, le professeur Jean Costentin, président entre autres du Centre National de Prévention d'Etudes et de Recherches sur les Toxicomanies (CNPERT). Voici que ce dernier se servant lui aussi du blog de Jean-Yves Nau (qui n'en demandait peut-être pas tant !) comme tribune y va de sa réponse. Et résolument, le débat tourne à l'affrontement personnel. *« Comme toujours quand les déclarations troublent la quiétude des consommateurs de drogues ou de ceux qui exploitent leur faiblesse l'Académie doit s'attendre à essuyer des critiques »,* commence Jean Costentin. *Et plutôt que de répondre point par point à ces critiques, il se lance dans une attaque en règle contre leur auteur. « Quelques éléments biographiques peuvent éclairer sa réaction. Après un passage par la case Sida, où il a connu le cannabis utilisé dans une démarche de type soins palliatifs (...) il fut nommé à la présidence de la MILDT, en remplacement d'une ex-militante trotskyste, magistrate, (...) Mme Nicole Maestracci, pour mettre un terme aux efforts qu'elle avait déployé en faveur de la légalisation du cannabis, de sa banalisation et de son expansion. A sa prise de fonction, Didier Jayle, faisant des compliments appuyés à celle qui l'avait précédé, j'ai alors compris que ce ne serait pas le dégel attendu. Je me suis, à plusieurs reprises, opposé à lui, devant presque lui tordre le bras pour lui faire reconnaître, mezzo voce, la nocivité du cannabis (...).*

Quelques-uns de mes amis s'étonnaient des accusations de laxisme, de complaisance, de collusion même avec les cannabinophiles que je lui adressais. Sa récente prise de position (sur le blog de Jean-Yves Nau) lève toute équivoque à cet égard » fulmine Jean Costentin.

Dans la suite de son attaque en règle, il défend l'action de l'Académie de médecine, notant qu'elle « *exprime des recommandations, sagement mûries, émises par les meilleurs spécialistes de différentes disciplines* » et observe encore qu'elle « *ne fait pas de suivisme* ».

En souvenir d'un numismate amoureux de l'Académie

Le dernier mot (pour l'instant) de cette polémique revient au docteur William Lowenstein, président de SOS Addiction. Dans le texte qu'il adresse lui aussi à Jean-Yves Nau, ce spécialiste reconnu de la dépendance ne revient cependant pas sur le sujet central de l'affrontement (la lutte contre le cannabis) mais sur la prestance de l'Académie de médecine. Il indique que s'il prend la plume sur le sujet c'est « *non seulement pour défendre l'honneur* » de Didier Jayle, mais aussi « *en mémoire du Professeur Charles Haas, un de mes maîtres en Médecine Interne* ». « *En 2012, la mort le faucha avant qu'il ne puisse postuler à une nomination Académique. Il admirait l'Académie nationale de médecine, son savoir et sa sagesse. (...) Le Pr Charles Haas, merveilleux sémiologue, humaniste discret et numismate distingué (il légua sa collection à l'Académie), eut été attristé du ton si peu respectueux de notre collègue Costentin. Il aurait été incrédule à la lecture de ces lignes méprisantes à l'égard de Mme Nicole Maestracci et du Dr Didier Jayle, lignes si peu confraternelles pour ceux qui ne partagent pas son expertise (...). Je crains que l'outrance du Pr Costentin ne nuise non seulement à l'avancée des travaux et décisions sanitaires sur le cannabis mais aussi à l'image d'une Académie que mon Maître et ami, le Pr Charles Haas, vénérât et tentait de faire connaître à tous les "simples médecins" ».*

Fausse route

Derrière l'hommage à son maître, le commentaire de William Lowenstein signale l'un des principaux enjeux de cette polémique : comment face à la passion que déchaîne cette question du cannabis peut-on espérer qu'une lutte efficace soit mise en place, lutte qui sans doute nécessite la mobilisation de tous les acteurs et une réflexion empreinte de sagesse et de nuance. « *Les deux camps estiment que l'autre fait fausse route* » conclue Jean-Yves Nau dans l'un de ces multiples billets. Et entendant, c'est probablement la lutte contre cette addiction qui est laissée sur le côté de la route.

Pour connaître tous les détails de ces affrontements, vous pouvez consulter les billets de Jean-Yves Nau : <http://jeanyvesnau.com/2014/03/26/cannabis-alerte-rouge-a-lepidemie-mesures-drastiques-proposees-pour-lendiguer/>
<http://jeanyvesnau.com/2014/03/27/cannabis-non-lacademie-nationale-de-medecine-ne-remplit-pas-sa-mission/>
<http://jeanyvesnau.com/2014/04/11/oui-ou-non-le-cannabis-est-il-le-diable-la-suite-dune-polemique-academique-radical/>
<http://jeanyvesnau.com/2014/04/14/cannabis-petite-suite-a-une-polemique-dr-william-lowenstein-president-de-sos-addictions-liberation/>

Aurélie Haroche

Copyright © <http://www.jim.fr>

Café et risque cardiovasculaire : une analyse bien tassée !

Le café, de par sa teneur en caféine, n'est pas dénué d'effets sur l'organisme. Cette base xanthique est connue pour ses vertus psychostimulantes et légèrement diurétiques, entre autres. Elle accélère le rythme cardiaque et, à fortes doses, elle peut avoir un effet bathmotrope positif.

Des livres entiers ont été consacrés à cet or noir qui a toujours fasciné les humains. Selon Paracelse : «tout est poison, et rien n'est sans poison; ce qui fait le poison c'est la dose». Ce qui est vrai pour les médicaments, l'est pour les substances apparentées capables d'interagir avec divers récepteurs de l'organisme, ce qui est le cas de la caféine et de tous les breuvages ou préparations qui en contiennent. Pour ce qui est du café, l'association entre sa consommation et le risque de maladie cardiovasculaire (MCV) est l'objet d'une âpre controverse depuis fort longtemps. Les résultats des études sont volontiers contradictoires et, pour tenter d'y voir plus clair, le recours à une méta-analyse s'imposait.

Une revue exhaustive des données de la littérature internationale a permis d'inclure 36 études de cohorte prospective qui ont regroupé, au total, 1 279 804 participants, dont 36 352 atteints d'une MCV avérée. L'objectif était de rechercher une relation de type dose-effet entre la consommation de café à long terme et le risque relatif (RR) de MCV, qu'il s'agisse de la maladie coronarienne, de l'accident vasculaire cérébral, de l'insuffisance cardiaque ou de la mortalité cardiovasculaire.

L'analyse statistique a révélé une relation non linéaire entre la consommation de café et le risque de MCV ($p < 0,001$ pour la tendance et $p < 0,001$ pour la non-linéarité). Pour l'hétérogénéité, le seuil de signification statistique n'a pas été atteint ($p = 0,09$), ce qui donne une validité certaine à ces résultats.

En termes plus précis, si l'on compare les consommateurs de café entre eux, il apparaît que, par rapport aux abstinents (médiane, 0 tasse par jour), le RR de MCV varie en fonction de la dose : (1) 0,95 (médiane, 5 tasses par jour, soit la consommation maximale); (2) 0,85 (médiane, 3,5 par jour); (3) 0,89 (médiane, 1,5 par jour). Une relation non linéaire similaire a été observée dans le cas de la maladie coronarienne (hétérogénéité; $p = 0,001$, tendance $p < 0,001$, non-linéarité, $p < 0,001$) et de l'AVC (respectivement, $p = 0,07$, $p < 0,001$ et $p < 0,001$).

De cette méta-analyse, il ressort que la consommation de café, même à doses élevées (médiane 5), n'augmente pas le risque de MCV. Entre 3 et 5 tasses par jour, c'est même le contraire qui se produirait, à savoir une diminution de ce dernier, étant entendu que la liste des MCV retenues est limitative. Fait essentiel et inattendu : la relation dose-effet n'est pas linéaire, ce qui ne contrarie pas pour autant la maxime de Paracelse. Comme il se doit, ce n'est qu'une méta-analyse avec les réserves inhérentes à une telle approche. La globalité de l'analyse limite toute extrapolation à des populations particulières, d'autant qu'elle repose sur une comparaison cas-témoins. Néanmoins, l'information alimente et relativise le débat de manière constructive sans prétendre y mettre un terme. La vérité sur la caféine qui n'a pas fini de faire parler d'elle appartient à d'autres études, cela va sans dire...

Dr Philippe Tellier

RÉFÉRENCES

Ming Ding et coll. : Long-Term Coffee Consumption and Risk of Cardiovascular Disease: A Systematic Review and a Dose-Response Meta-Analysis of Prospective Cohort Studies. *Circulation* 2014; 129:643-659.

Botanique pour les topiques...méfiez-vous du naturel !

L'emploi de cosmétiques et de médicaments topiques contenant des plantes est en constante augmentation. Le nombre de cas rapportés de dermatites de contact semble paradoxalement faible comparativement à l'utilisation extensive de ces produits.

Une étude multicentrique a été menée en Italie pour évaluer l'incidence réelle des réactions adverses aux topiques contenant des extraits de plantes.

Ce travail multicentrique a commencé par le recueil de questionnaires remplis par les patients vus en consultation de dermatologie pendant 1 an.

Sur les 2 661 patients interrogés, 1 274 (48 %) ont déclaré utiliser des produits naturels à base de plantes de façon régulière ou épisodique.

Le choix de ce type de produit était motivé par la curiosité (52 %), par l'impression de sécurité d'emploi des préparations (38 %), par la recherche d'une alternative après échec du traitement classique (7 %) ou en raison d'une méfiance vis-à-vis des produits topiques traditionnels conduisant à l'usage exclusif de produits naturels (3 % des personnes interrogées).

Les plantes les plus souvent concernées étaient, par ordre décroissant, Aloe vera, marguerite, camomille, arnica, propolis, grande ortie, menthe poivrée, Melaleuca alternifolia, Echinacea, Centella, marron d'Inde, millepertuis (Hypericum), bardane.

Sur les 1 274 utilisateurs de produits à base de plantes 139 (soit 11 %) ont rapporté des réactions cutanées secondaires.

Ces 139 patients ont été testés avec les batteries de base : 75 patients ont eu 130 tests positifs dont 55 considérés comme totalement pertinents.

Les 6 allergènes le plus fréquemment impliqués en cas de positivité étaient : nickel sulfate, fragrance mix 1, méthylchloroisothiazolinone (MCI), (MCI)/méthylisothiazolinone, chlorure de cobalt, Myroxylon pereirae et dichromate de potassium.

Des tests avec une batterie botanique ont été faits chez 122 patients : 19 (16 %) ont eu 29 réactions positives pertinentes.

Sur 98 patch-tests réalisés avec les topiques utilisés par 59 patients, 14 réactions positives toutes pertinentes ont été notées chez 13 d'entre eux.

L'allergène le plus fréquemment en cause était la propolis (14 cas). Malgré l'utilisation répandue d'Aloe Vera, un seul cas d'allergie de contact a été mis en évidence.

L'addition de propolis, Me. Alternifolia et du Compositae mix à la batterie standard pourrait améliorer le diagnostic de ces allergies de contact.

Dr Geneviève Démonet

RÉFÉRENCES

Corazza M et coll. : Topical botanically derived products: use, skin reactions, and usefulness of patch tests. A multicentre Italian study. Contact dermatitis 2014; 70: 90-97

Copyright © <http://www.jim.fr>

Où l'on souhaite une bonne santé au vin !

Paris, le mercredi 19 février 2014 – Les ombres tutélaires d'Hippocrate et de Serge Renaud planaient sur la Pitié Salpêtrière un soir de janvier 2014. Aux côtés du docteur Marc Lagrange et des professeurs André Vacheron, Ludovic Drouet, David Khayat et Jean-Didier Vincent, le « père de la médecine » et le père du « french paradox » semblaient avoir été conviés par Jean-Robert Pitte pour s'intéresser aux liens entre vin et santé.

Le fait que la réunion soit proposée par le président de l'Académie du Vin semblait laisser peu de surprises quant au menu : on ne ferait que s'enivrer des vertus supposées de ce breuvage vieux (paraît-il) de 4 000 ans. Si la teneur des discussions présenta effectivement le vin sous sa plus belle robe, la rigueur scientifique fut cependant loin d'être absente !

Pour faire une conférence enivrante : un peu d'histoire...

Après les très intéressants rappels de Marc Lagrange sur les liens entre le vin et la santé de l'Antiquité jusqu'à aujourd'hui (Hippocrate en vantait ainsi déjà les mérites à condition qu'on en use avec modération !), sujet auquel il a consacré un livre, André Vacheron, ancien président de l'Académie de médecine s'est concentré plus précisément sur les liens entre le vin et les maladies cardiovasculaires. C'est ici que Serge Renaud a été convoqué, André Vacheron rappelant comment ce chercheur à l'INSERM de Lyon avait mis en évidence l'intérêt du vin dans la pathologie artérielle et comment il popularisa (sur la chaîne américaine CBS !) la notion de « french paradox » ! André Vacheron ne s'est pas contenté de ces précisions historiques : il a rappelé par exemple que « *l'action antiathérogène du resvératrol* » fut vérifiée par des chercheurs chinois à partir d'une étude menée chez le lapin. Il a également souligné comment l'étude PAQUID avait mis en évidence le fait que chez « *les buveurs modérés de vin et âgés, la maladie d'Alzheimer survenait de façon beaucoup moins fréquente* ».

... quelques litres d'expérience...

Chef du service d'angio-hématologie à l'hôpital Lariboisière, le professeur Ludovic Drouet a poursuivi la réflexion initiée par André Vacheron. Le praticien a tout d'abord rappelé sa participation au programme « ONIVins » lancé il y a une dizaine d'années par le ministère de l'Agriculture visant au financement par l'état d'études s'intéressant aux liens entre vin et santé. Outre ce rappel, Ludovic Drouet a évoqué les travaux de physiologie réalisés par son équipe et d'autres concernant le vin et l'athérosclérose. Il n'a pas nié la complexité des observations établies : « En étudiant le comportement de souris naturellement hypercholestérolémiques et en leur donnant un régime enrichi en vin, les chercheurs ont constaté qu'il n'y avait pas d'effet sur l'athérosclérose. En revanche, cela a des effets sur la composante dite thrombotique. Nous avons donc l'impression que le vin a un effet antithrombotique et antiathérosclérose » a-t-il par exemple remarqué avant de détailler étape par étape les différentes expériences mises en œuvre afin « d'avancer dans la compréhension des effets du vin ».

... un soupçon de démystification...

Après cet exposé physiopathologique logique, allait-on revenir à des considérations plus pragmatiques autour par exemple du régime crétois ? La présence de David Khayat, dont on connaît les conceptions en la matière, aurait pu le laisser croire. Le chef du service d'oncologie médicale de la Pitié Salpêtrière s'est cependant appesanti sur un autre sujet : les « mythes et réalités » autour du vin et du cancer.

En se concentrant plus spécifiquement sur les cancers ORL et multipliant les remarques méthodologiques à propos des très nombreuses études menées sur le sujet, David Khayat finit par conclure que « *boire du vin de façon modérée n'augmente absolument pas, ni le risque de contracter un cancer ni le risque, lorsqu'on en a eu un de mourir plus vite* ».

... et une pointe d'oubli !

Ainsi on le voit, même si les invités de Jean-Robert Pitte étaient incontestablement des « défenseurs » du vin et s'il est certain que cette réunion s'inscrivait dans la volonté de l'Académie du vin de rappeler les qualités de ce breuvage, les débats se sont attachés à offrir une vision scientifique de la question et ne se sont pas contentés de présupposés épidémiologiques.

Enivrés par leur sujet, ces intervenants ont cependant quelque peu passé sous silence les aspects socio-économiques essentiels de la consommation de vin, qui expliquent pourtant sans doute pour une grande part ses bienfaits. Dans une étude cosignée avec Claire Bal dit Sollier, Ludovic Drouet n'omettait pas de remarquer en conclusion que

« Dans l'explication physio-pathogénique, une part des effets revient aux polyphénols du vin et en particulier à la composante flavonoïde, une part des effets revient à l'alcool (...) et une part va revenir à ce que représente une consommation régulière et modérée du vin depuis ses conséquences socioculturelles jusqu'à ses conséquences alimentaires et métaboliques. La question qui n'est pas résolue est celle de savoir quelle est la taille relative de ces différentes parts » soulignaient les auteurs.

Or, si l'on en croit une étude publiée en septembre 2013 dans l'European Journal of Preventive Cardiology, l'influence du « socio-culturel » est loin d'être négligeable.

En analysant les achats de plus de 196 000 clients réguliers des magasins Casino, ces chercheurs Français ont en effet mis en évidence que les acheteurs de vin consacrent une part plus importante de leur budget à l'achat de produits sains comparativement à ceux qui n'ajoutent jamais d'alcool dans leur panier et à ceux qui préfèrent la bière !

Aurélie Haroche

Copyright © <http://www.jim.fr>

Incident par nuit calme...

Dans la carrière d'un pilote s'enchaînent des vols de routine, quelques fois des vols exceptionnels par leur intensité et de temps en temps des vols qui s'annonçaient paisibles et qui sont pourris par la panne ou la série de pannes.

Pour ma part un vol entre autres restera dans ma mémoire par son côté « loi de Murphy » qui fait qu'on termine dans une barrière d'arrêt, de nuit, en T33.

Le 9 octobre 1969 je décolle de Reims en T33 avec Daniel C. pour une navigation de nuit qui nous fait faire le tour de Paris. Le premier point est Marseille-en-Beauvaisis qui a pour particularité d'être au creux d'une petite vallée. On survole et on continue tranquillement cap au sud vers Artenay au nord d'Orléans. Pas de problème non plus et on prend le cap vers Pithiviers pour aller ensuite vers Saint-Fargeau, à une trentaine de kilomètres à l'est de Gien.

C'est après Pithiviers que les choses commencent à se gêner. Tout d'abord je me dis que les réservoirs de bout d'ailes devraient être vides, je vérifie et constate qu'ils sont effectivement vides mais que les voyants qui auraient dû s'allumer ne se sont pas allumés et pour confirmer, le jaugeur principal qui aurait dû être sur plein me dit que les réservoirs suivants dans la séquence normale ne débitent pas.

Le niveau baisse dans le réservoir de fuselage qui est censé être rempli automatiquement par les réservoirs d'ailes puis de bord d'attaque. Il nous reste 85 gallons ! Un calcul rapide nous dit qu'on peut rentrer à Reims...mais il n'y aura pas de rab !

Je monte néanmoins vers 5000 pieds et prend une vitesse économique (meilleure distance parcourue par gallon de kérosène consommé), un petit 300 nœuds. Comme le temps est brumeux mais beau j'envisage de faire une longue finale qui me fera parcourir moins de chemin.

A proximité de Reims je réduis les gaz et commence à descendre vers 1500 pieds pour laisser diminuer la vitesse et sortir le train d'atterrissage. Me rapprochant de la piste, je veux sortir les aérofreins pour diminuer plus rapidement la vitesse, les aérofreins ne sortent pas, la vitesse de l'avion reste donc forte et j'ai le choix entre faire un 360°, mais cela consomme du carburant et ... ne fait pas avancer, ou sortir le train vers 210 kts, au lieu des 195 réglementaires ! Je sors le train d'atterrissage qui fait pas mal de bruit, les vignettes « train sorti » ne s'allument pas...soyons optimistes ! Je présume qu'il est verrouillé sorti.

Et nous voilà en finale, dès que la vitesse de l'avion m'y autorise je sors les volets...qui ne sortent pas, et je poursuis la finale avec un avion rapide dont la vitesse ne diminue que très doucement.

L'OPO qui est aussi mon commandant d'Escadre m'informe que les pompiers sont à l'entrée de piste, et qu'à toutes fins utiles il a fait lever la barrière d'arrêt...je touche à mi-piste avec une vitesse de 110-115 kts (au lieu des 105 que j'aurais dû avoir au toucher en début de piste), l'avion va trop vite pour pouvoir freiner dès le toucher, le freinage aérodynamique est faible, je m'aligne bien au milieu, je ne vois pas la barrière d'arrêt qui est normalement levée mais pas éclairée!!

Et je l'engage. Une centaine de mètres dans la barrière, l'avion s'arrête, puis recule lentement. Je freine pour arrêter ce mouvement...erreur, l'avion se cabre et touche de la tuyère puis se remet en position normale et s'arrête. Il reste 3 gallons utilisables dans le réservoir !

Avion arrêté, j'attends les pompiers pour qu'ils enlèvent les lanières de la barrière d'arrêt qui gênent l'ouverture de la verrière et nous voyons le mécanicien de l'escadron qui s'active pour nous sortir de là. En fait, les pompiers étaient en début de piste et ils ne nous ont pas vus passer car les feux de navigation ne fonctionnaient pas non plus.

Une panne électrique affectait une série d'éléments : les indicateurs de transferts carburant, les commandes des pompes des réservoirs d'ailes et de bord d'attaque, la commande des aérofreins, la commande des volets, la signalisation de sortie du train d'atterrissage, les feux de navigation...heureusement il restait l'éclairage intérieur, il faisait beau...et la bière était fraîche !

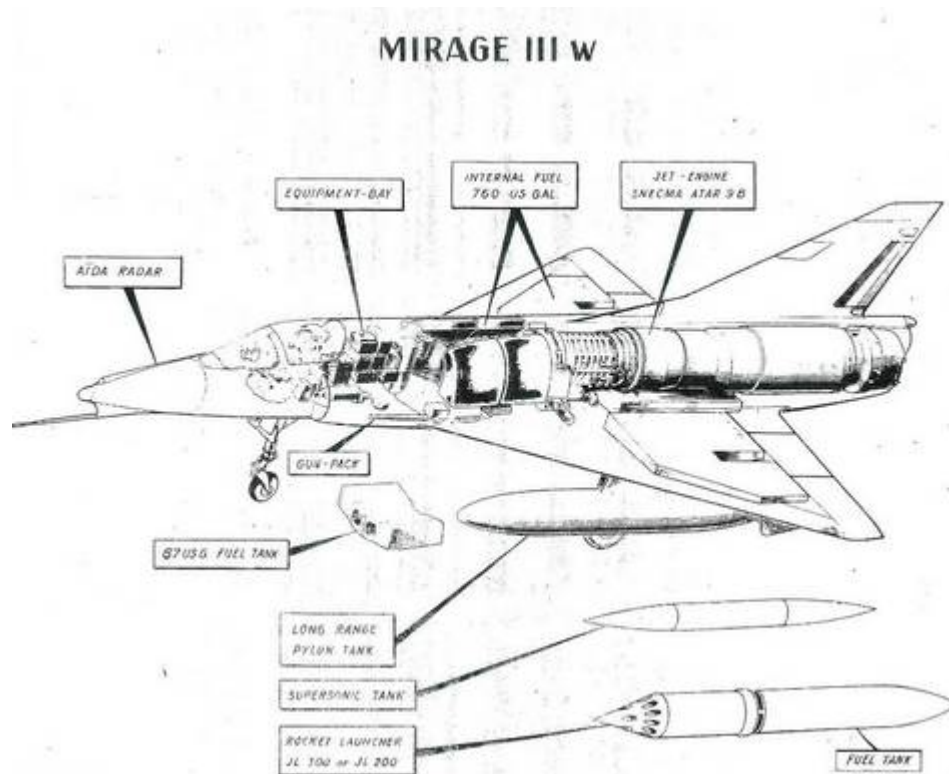
Par P.M. ANONYMUS



Un Mirage « made by Boeing » ?

Non, il ne s'agit pas d'un canular, mais d'un projet qui a bel et bien existé !

Au début des années 60, la société Dassault cherche à développer les ventes du Mirage III à l'étranger, y compris vers les Etats-Unis. Dans le même temps Boeing cherche à entrer sur le marché des avions de combat, face à Lockheed (F 104) et Northrop (F 5).



Un accord est donc signé le 23 décembre 1961 entre les deux entreprises. Il porte sur la construction sous licence du Mirage IIIC à Wichita (Kansas). Boeing est également chargé de la commercialisation de l'avion aux USA et vers les pays bénéficiant du programme MDAP (Mutual Defense Assistance Program = programme d'assistance et de défense mutuelle).

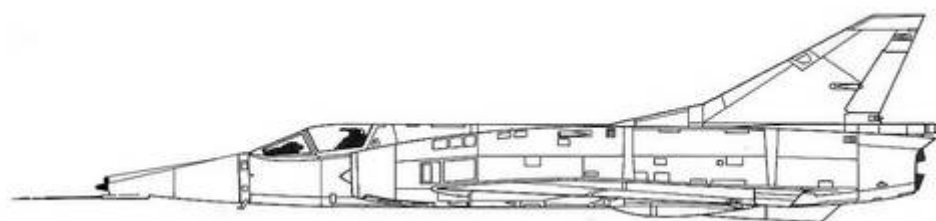
Par ce programme les Etats-Unis aident les forces aériennes de pays alliés à s'équiper à prix réduit et à se former à la mise en service de leurs nouvelles montures. Le marché du MDAP est estimé à environ 500 appareils.

L'avion à construire est désigné Mirage IIIW (pour Wichita). Le seul changement notable par rapport au Mirage IIIC porte sur l'avionique, qui est principalement d'origine américaine. Le radar Cyrano est remplacé par un télémètre Dassault Aida, déjà installé sur l'Etendard IVM, et qui sera fabriqué par Hughes.

L'armement français est conservé, y compris les deux canons de 30mm sur leur châssis démontable et les réservoirs combinés avec des lance-roquettes (en bas sur le dessin). La poutre ventrale peut porter deux bombes de 1000 livres, tandis que les pylônes externes acceptent des missiles air-air Sidewinder.

Il est prévu que le moteur SNECMA Atar 9B soit assemblé sous licence par Pratt & Whitney, soucieux de concurrencer General Electric. A cette époque la SNECMA était d'ailleurs en rapport avec ce motoriste américain pour la fabrication en France d'un dérivé de son réacteur TF 30, destiné aux Mirage IIIT, IIIV, F2 et G.

Finalement le Pentagone choisira le Northrop F 5, parce qu'il a été conçu aux USA, mais sans doute aussi pour ses performances et son prix inférieurs au Mirage. Northrop fabriquera près de 850 F 5, dont la majorité sera exportée dans 14 pays.



Profil de Mirage IIIC, modifié avec un nez de Mirage 5F

L'aventure du Mirage III aux USA s'arrêtera donc là. Mais cet exercice de style ne resta pas sans suite car il donnera naissance 4 ans plus tard (1965) au Mirage 5, étudié pour Israël, sur la base du Mirage IIIE cette fois.

Avion	Mirage IIIC	Mirage IIIV	Mirage 5	Northrop F 5A
Envergure	8.22	8.22	8.22	7.87
Longueur	14.80	14.77	15.55	14.38
Hauteur	4.30	4.30	4.55	4.0
Masse a vide	6.240	6.615	6.660	3.940
Carburant	2010	1.970	2725	
Masse maxi	11.800	11.840	14.000	9.250
Mach	2	2.05	2.1	1.3
Moteur	Atar 9B	Atar 9B	Atar 9C	2 J85 GE 15
Poussée	4200/6000	4200/6000	4300/6100	1300/1910

Bibliographie :

Dassault 1945-1995, 50 ans d'aventure aéronautique. Editions du Chêne.
Plaquette Dassault 1961 en anglais, archives du Musée de l'Air et de l'Espace

RENE TOUSSAINT

Retour au bercail.

Cazaux, février 1969

Qq Abstracts de Denis Turina

Tard dans l'après-midi, quatre Mirage III décollent pour effectuer un tir sur des cibles au sol.

Le ciel est clair et le soleil est bas sur l'horizon car nous sommes au mois de février. Il nous faut 10 minutes de vol pour rejoindre le champ de tir, une vingtaine de minutes pour effectuer les tirs, puis rentrer à la base et atterrir. C'est le dernier vol de la journée et nous devons être posés à l'heure où le soleil se couche.



Au premier contact radio avec le champ de tir tout est normal. Nous entendons la patrouille qui nous précède annoncer sa dernière passe. Quelques instants plus tard, le contrôle nous annonce que les dernières cibles viennent d'être partiellement détruites et sont devenues inutilisables. Comme il est trop tard pour placer des cibles neuves et tirer avant la nuit, il annule notre mission et nous donne « liberté de manœuvre » pour rentrer à la base. Nous accusons réception.

Quand nous passons à basse altitude au-dessus des cibles, le chef de patrouille ordonne :

- Formation de manœuvre ; puis se tait.

Les quatre avions volent maintenant très bas au-dessus de la mer, parallèlement à la côte, à un ou deux kilomètres du rivage. Nous sommes à quelques mètres des vagues et il faut avancer la manette pour tenir la formation. Nous accélérons. Les avions, espacés d'une centaine de mètres les uns des autres, feux de navigation allumés, sont magnifiques. Leur silhouette et la flamme de la post combustion se découpent sur le ciel éclairé par le soleil couchant. Le leader met la pleine puissance et, quand la pendule dépasse 550 kt (près de 1000 km/h), nous commençons à monter avec une pente supérieure à 30°. Les détails de la côte réduisent en taille très rapidement et finissent par disparaître. Le spectacle est féérique, le sentiment de puissance, grisant. Une minute plus tard, nous dépassons les 30.000 pieds (9.000 mètres).

Plus bas, dans la grisaille du crépuscule qui arrive, la base, la ville et le bassin d'Arcachon, ressemblent à un décor miniature un peu triste alors que nous profitons encore du soleil et des couleurs merveilleuses de la haute altitude.

En réponse à la question du leader, la tour de contrôle nous autorise à entrer dans le circuit d'atterrissage. Demi-tonneau barriqué, très lent, en formation de manœuvre. Nous plongeons maintenant vers la base avec un angle de piqué fantastique, tout en manœuvrant sous facteur de charge pour ne pas franchir le « mur du son ».

Sans un mot échangé à l'intérieur de la patrouille, à la bonne vitesse et à la bonne altitude, nous arrivons en bon ordre au-dessus de la piste pour que nos camarades puissent apprécier le professionnalisme de notre retour au bercail.

Après l'atterrissage nos yeux sont remplis de mouvement, de couleurs, de ciel, d'océan, de côte et de forêt de pins. Pendant que nous marchons vers le hangar, le leader dit simplement :

- C'était beau, n'est-ce pas ?

Personne n'a rien ajouté.

Cet épisode est resté comme l'un des plus agréables de mes vols sur Mirage III.

Les avions sont de merveilleux tapis volants pour ceux qui les chevauchent.

TAM et transport pour Laurent Thomas : « La meilleure façon de voler » chez Volez éditions.

Un autre de mes bons copains, F K pour ne pas le nommer, était capitaine en attente d'une escadrille sur Mirage quand il s'est retrouvé inapte chasse. Il a été propulsé rapidement à Avord puis au CIETT. Là, il s'est fait laminer, surtout au sol et par des vieux nav, trop contents de se faire un chasseur. Son parcours en escadre a été très correct, mais c'est son expérience qui m'a fait choisir les écoles après mon accident. A 39 ans je me voyais mal me faire bahuter devant des jeunes en formation. Tu as connu ça...

Plus tard, ce souvenir et le comportement de certains syndicats de pilotes, en mai 68 et après, m'ont fait renoncer aussi à tenter une carrière de pilote de ligne. Pour moi ce n'était pas de l'aviation, mais du transport aérien, avec tous les problèmes annexes liés au transport en France, routier ou ferroviaire par exemple. Un des rares copains, à qui je venais d'annoncer mon prochain départ de l'armée en lui faisant cette confiance m'a dit : confiance pour confiance, je viens d'être pris à Air Inter.

Je pense que je vais m'emm... en vol, mais certainement moins que toi dans un bureau. Et puis j'aurai du fric et du temps libre pour voler ailleurs, et en voyageant gratuitement. Il avait raison, il en profite certainement encore. C'est JK, grâce à qui j'avais pu faire un tour en place arrière de son n°2 solo, à la PAF. Grandiose !

Parmi les bons souvenirs du transport, un vol "lucioles" en Nord pendant des manœuvres au Gabon. Nous campions tous à Franceville, dans l'ossature béton de ce qui devait devenir l'aérogare. Lits picots avec moustiquaires et pieds baignant dans des boîtes de conserves remplies de pétrole, salle de bain dans le ruisseau après 1 km de sentier. Une vraie vie de colonie de vacances avec une bande de voyous déchaînés.

Des tours de piste en Nord et en place gauche à Salon avec Le D.

Et aussi, en 1970, un vol à Mont de Marsan avec le CIETT qui mettait au point les nav radar dans la R 46. Comme je pratiquais ça dans mon Mirage j'avais demandé à les accompagner. Au bout d'une demi-heure de vol je suis allé voir travailler le nav car je ne comprenais rien aux discussions et aux méthodes utilisées par les gars de devant. Avec un radar qui balaye sur 120° et permet de faire des « travers », et à seulement 240 kt, ils semblaient « débordés ».

Comme tu le racontes si bien, il y a largement de quoi s'éclater dans le transport. Mais je reste quand même sur mes premières impressions à propos du transport civil.

Dans les revues, le nombre d'heures de vol d'un individu est souvent présenté comme un paramètre significatif. Pour moi, c'est un peu comme son âge, ou comme les "bac+ X" de certains universitaires. Ce qui compte ce ne sont pas les heures passées en l'air, mais ce qu'on y a fait. Combien de types d'avions, planeurs, hélicoptères, ULM, etc. pilotés ? Combien d'heures derrière un P.A. ? Etc...

Et surtout : **l'investissement de l'individu**. L'expérience acquise en une heure de vol en aéroclub, financée sur ses économies, est certainement supérieure que celle qui est acquise en une heure de vol payée derrière un P.A. Je pense qu'en volant 100 km aux commandes du Nieuport que tu as construit, et même si tu n'as pas eu à te poser dans un champ, tu dois certainement plus travailler et apprendre que sur un Paris Dakar en Airbus. Me trompes-je ?...

Dak à Salon. Juillet 2013,

Après avoir visité le Dak de France DC 3 à Visan. Il s'y était posé à l'occasion du Tour de France aérien des jeunes pilotes.

Nostalgie "again". Elèves à Salon nous sautons de Dak et nos chaussures à semelle cloutée glissaient parfois sur le plancher en alu.

Après 5 ou 6 sauts, nous avons commencé à sauter en charrette. Avec Jacques Chabannes, un balaise, comme nous étions les plus expérimentés de la brigade, les cocoyes qui nous encadraient nous plaçaient en fin de stick car nous tombions souvent du côté de l'ancienne chapelle ou même sur l'ancien "Bataillon". Moyennant quoi et même en essayant d'accélérer la sortie, il nous fallait alors faire une bonne séance de marche à pieds avec le parachute sur le dos, pour rejoindre nos camarades.

Au troisième saut dans ces conditions, nous sommes allés voir nos cocoyes en leur disant que pour le prochain saut nous porterions de chaussures à semelles de caoutchouc, pour ne plus glisser en "aidant" nos copains à sortir. Ils se sont contentés de sourire. Aux sauts suivants, quelques uns de nos copains sont sortis en glissant debout "sur les freins", et la "charrette" de notre brigade tenait sur la longueur de la piste. Nos cocoyes étaient contents, nous aussi.

Solenzara

Un jour de manoeuvre, nous sommes en alerte en bout de piste à Solenzara et le radar de défense nous « scramble ». Vite fait bien fait, nous rattrapons 2 F-104 italiens qui ne nous ignorent superbement. Dialogue avec le radar d'interception :

- *Mirage xx, à Radar : visuel sur la cible, deux F-104 italiens. Demandons instructions.*

- *Radar à Mirage : rapprochez-vous et vérifiez votre identification, les italiens ne sont pas prévus dans ce secteur.*

- *Mirage à Radar : nous sommes maintenant en patrouille serrée sur les F-104 et il s'agit bien d'avions italiens. Sur leur fuselage il est marqué : E pericoloso sporgersi.*

Silence du radar...

Pendant les actions vitales avant décollage et au break du F 104, le moteur et la soufflante émettaient des rugissements particulièrement désagréables. Nos amis belges de K.B. les appelaient : « la plainte du contribuable... »

Jean Joseph se présente en finale 36 avec le F 100 biroutier.

Le vent vient de la montagne, à chaque extrémité de la piste les biroutes sont horizontales et se font face, l'arrondi s'annonce sportif. A 200 pieds il annonce remise de gaz.

Le moteur repart normalement en crachant sa fumée noire et Jean Joseph, un peu stressé et à l'insu de son plein gré, touche et se pose finalement 400 m après la barrière.

23 heures dans le bâtiment dortoir de l'escadron.

Dans les couloirs ça commence à causer fort. Le regard encore vaseux, nous apprenons qu'il manque un des mécanos du groupe qui rentrait du village. Il était en Solex et personne ne l'a revu.

Ceux qui étaient en voiture pensaient qu'il était derrière, ceux qui étaient en vélo pensaient qu'il était devant. Branle-bas de combat.

Nous partons une dizaine à sa recherche, sans succès. C'est finalement en remontant de Solenzara, à pieds et en cherchant des traces d'accident, qu'un de ses copains l'a retrouvé dans le fossé avec son solex, et caché par le maquis. Il dormait !

Le bar a fait fortune pendant quelques jours.

VOLER SUR DJINN.

C'est toujours un plaisir de voler sur cet appareil surtout qu'il n'en reste presque plus. Le meilleur souvenir que j'ai, fut les vols que j'ai effectués à Saint Cyr l'Ecole où nous en avions deux pour l'instruction.

Tout d'abord lorsqu'on le voit le Djinn il n'a rien d'aérodynamique. La visite prévol est relativement aisée tous les organes vitaux étant à l'extérieur. Puis réglage du siège, en effet celui-ci s'effectue derrière la cabine pour avoir un bon accès au palonnier.



Pour le Lavalette, petit moteur deux temps destiné à lancer la turbine il faut vérifier qu'il y a de l'essence dedans et faire des injections.

Une fois à bord, vérifier que la manette de débit est bien à zéro. La ficelle sur le côté va nous aider à démarrer le lavalette.

Une fois celui-ci en route on accélère franchement ce dernier, les tours turbines démarrent et à 4000 T/mn on tire sur le levier de la micro pompe et en même temps, on injecte le carburant grâce à la manette de débit que l'on monte jusqu'à 30%. La turbine démarre franchement et arrivé à 7000 T/mn on arrête le lavalette.

Puis on monte la manette de débit pour arriver à 25000 T/mn, le rotor à 250 T/mn et l'on monte le pas général à 2, 5 °.



La pression doit être à 1. C'est que l'appareil est bien réglé.

Puis mettre la manette de débit à fond soit 35000 T/mn et 350 Tours rotors. Régler le centrage longitudinal par l'intermédiaire de deux leviers situés entre les deux sièges. Nous sommes prêts à décoller. Contact avec la tour pour l'autorisation de partir. Nous avons un circuit particulier car l'appareil fait du bruit. Décollage sans grande difficulté vitesse de montée 50 Km/h. Puis arrivé à l'altitude de palier on passe à 90 Km/h.



L'appareil est facile à piloter et l'on a le temps d'admirer le paysage. L'approche se fait à 50 Km/h en descendant simultanément la turbine au régime de 25 000 T/mn en approche finale on remet la turbine plein régime, stationnaire et posé en douceur.

Pour effectuer un décollage sauté, on monte le régime rotor à 380 T/mn et lorsque l'on est prêt, on tire sur levier de pas général brutalement et on décolle comme un bouchon de champagne, puis on rebaisse le levier de pas général pour regagner les quelques tour perdus.

La voilure étant lourde elle présente une belle inertie.

En autorotation, on s'en aperçoit car on a le temps de lire le journal avant d'arriver au sol.

J'avais un instructeur, Jean BYBA, qui faisait trois autorotations sans remettre de puissance.

Le DJINN a fait les beaux jours de l'ALAT et plus tard ceux de Sociétés Agricoles et enfin de certaines écoles. Dommage que des machines de ce type-là n'aient pas proliférées, elles auraient certainement trouvé preneurs.

Seul un homme y a cru, il s'appelait Charles DECHAUX et avait construit l'HELICOPJET appareil de 4 places avec 4 pales de la même conception que le DJINN mais avec une turbine Astazou. Mais le projet fut abandonné.



Jean – Marie POTELLE



Les avionnettes Dewoitine D7

Par François Delasalle

Les origines

Au début des années vingt, de nombreux constructeurs cherchèrent à mettre sur le marché un avion de sport économique, "une motocyclette de l'air". Tous ces projets étaient très voisins dans les principes : monoplaces, une puissance inférieure à 15 chevaux, monoplans et une construction simplifiée, en général en bois. On leur donna le nom d'avionnette. De nombreux concours furent lancés pour soutenir ce mouvement et favoriser le développement de nouveaux avions et de nouveaux moteurs de cette catégorie.

L'intérêt d'Emile Dewoitine pour l'aviation légère commença par le planeur. Le premier planeur Dewoitine fut mis en fabrication en 1922. Il fut suivi par trois autres modèles qui furent présents dans les grandes compétitions de vol à voile du début des années vingt. Une des performances de ces planeurs fut le vol du modèle P2 que réalisa Georges Barbot en reliant Superbagnères à la vallée de Luchon. Il porta à cette occasion le record français de durée de 8 mn 56 s à 20 mn 33 s. Sur le planeur P3, il tint l'air pendant 8 h 36mn 55 s durant le concours de Biskra en Algérie.



Le planeur P2 avant son décollage de Superbagnères (photo CCMP)

En 1922, Emile Dewoitine chercha à trouver un volume d'activités dans les avions légers pour équilibrer les variations du marché militaire et étudia une avionnette qui était un développement du planeur P3. L'accent fut mis sur la finesse, contrairement à plusieurs constructeurs de l'époque qui pensaient qu'à ces faibles vitesses, ce paramètre n'était pas important. Pour cela fut fait le choix d'une aile épaisse, sans haubans, à grand allongement et d'une bonne maniabilité.

L'objectif était de construire un avion économique au prix de 25 000 francs l'unité, 20 000 francs pour une série de 10 à 40 et 18 000 francs si la série atteignait 40 exemplaires.

Economique de façon relative car ces sommes correspondaient à environ deux ans de salaire d'un pilote d'essais débutant. (Marcel Doret avait été embauché à 800 francs par mois).

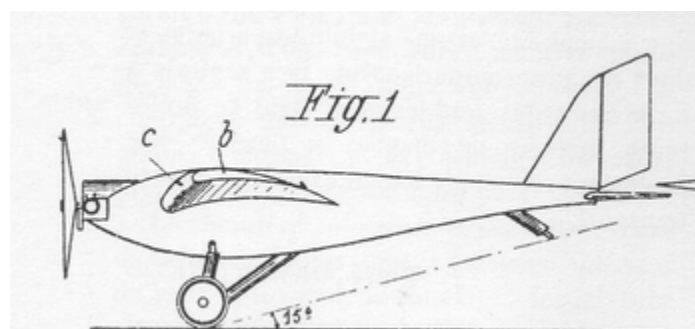
De nombreux spécialistes doutaient de la possibilité de faire voler dans des conditions de sécurité satisfaisantes un avion de si faible puissance. C'est pourquoi depuis 1920, un arrêté ministériel imposa un temps maximum de montée à 1 500 m de 45 mn, ceci pour éviter la sortie de « veaux » dangereux. C'est ce qui motivait dans les concours les essais en altitude de tous ces avions légers.

Le prototype et la première série

Le prototype qui reçut le nom de Dewoitine D 7 avait une envergure de 13,3 m² et une surface de 16,50 m². L'aile avait pour cette époque un grand allongement, ceci pour augmenter la finesse. Le premier moteur était un Anzani à deux cylindres opposés horizontaux de 7 cv environ à 1 250 t/mn (puissance donnée par le constructeur). L'hélice fut calculée par le bureau d'études Dewoitine.



Le D7 prototype



Vue latérale du brevet qui décrit le prototype

La construction commença en décembre 1922 dans l'usine du boulevard Pasteur à Toulouse et fut terminée trois mois plus tard. La construction de trois avions supplémentaires, les numéros 2 à 4, fut lancée début 1923, avant le premier vol du prototype, ce qui montre bien la confiance qu'avait Emile Dewoitine dans ce projet.

La chronologie des essais du prototype est connue avec précision, même si il y a un doute sur la date du 2 avril :

- 31 mars : quatre vols d'essais du D7 par Barbot sur le terrain de Francazal, près de Toulouse. Aucun problème ne fut détecté.
- 1^{er} avril : deux vols. Performances mesurées : vitesse plein gaz 90 km/h, vitesse de croisière 70 km/h, atterrissage en 30 m à 35 km/h.
- 2 avril 1923 : vol d'une demi-heure entre Francazal et l'usine du boulevard Pasteur, une altitude de 500 m est atteinte en 15 minutes. Survol de Toulouse à 500 m d'altitude.
- 3 avril 1923 : retour du boulevard Pasteur à Francazal.

Considérant que son appareil était au point, Dewoitine s'inscrivit au prix du journal Le Matin pour la première traversée de la Manche par un avion équipé d'un moteur de moins de 1 500 cm³. Le pilote choisi fut Barbot. Mais cette course était réservée aux avions et aux moteurs d'origine française, ce qui éliminait le moteur Anzani car son constructeur était d'origine italienne. On peut trouver aujourd'hui cette décision xénophobe aussi stupide que scandaleuse. Anzani était en France depuis longtemps et avait rendu d'éminents services à l'aviation française. Il faut se rappeler que le moteur du Blériot de la première traversée de la Manche était un Anzani !

Pierre Clerget, un excellent ingénieur motoriste mit à la disposition de Dewoitine un moteur de 15 cv, d'une cylindrée de 1 132 cm³ et se chargea lui-même de la mise au point. Les résultats furent excellents et l'avion gagna en vitesse et en plafond.

La première tentative fut annulée car les hydravions chargés de l'accompagner par sécurité ne purent le rejoindre. Le lundi 6 mai 1923, la traversée aller-retour de la Manche entre Saint Inglevert et Lymphe fut réalisée avec succès. Pour ces 130 km, l'avion n'avait consommé qu'un peu moins de 9 litres d'essence. Un trajet retour de Saint Inglevert à Paris, en plusieurs étapes, compléta cette victoire. Le succès populaire fut considérable et l'avion fut exposé sur la façade de l'immeuble du Matin. Dewoitine croyait dans cet avion et en lança la commercialisation. Mais aucune vente ne fut conclue, si ce n'est deux exemplaires, un au Japon et l'autre à la Tchécoslovaquie, ce qui fut très décevant.

Une opportunité d'un nouveau marché se présenta avec l'invitation du journal Chicago Tribune à présenter l'avionnette aux Etats-Unis. Le pilote Barbot, le mécanicien Simon et Emile Dewoitine quittèrent la France le 27 mai 1923. Plusieurs présentations furent faites dont la plus intéressante fut un vol de 100 km parcourus en 2 h 30 mn, entre New York et West Point, l'académie militaire américaine.

Malheureusement, deux incidents marquèrent ces démonstrations et aucune commande ne vint. L'avionnette était considérée davantage comme un jouet que comme un avion et Dewoitine décida d'arrêter la tournée début juillet.

Les trois avionnettes mises en fabrication début 1923 sortirent d'usine en juin. Les moteurs utilisés étaient :

N° 2 : moteur Clerget 2A, deux cylindres opposés

N° 3 : moteur Salmson AD3, trois cylindres en Y

N° 4 : moteur Clerget 2A, deux cylindres opposés

Ces trois avions avaient une envergure de 12,60 m et une surface de 15 m², au lieu de 13,30 et 16,5 m², mais le détail pratique de cette modification de l'envergure ne nous est pas parvenu.



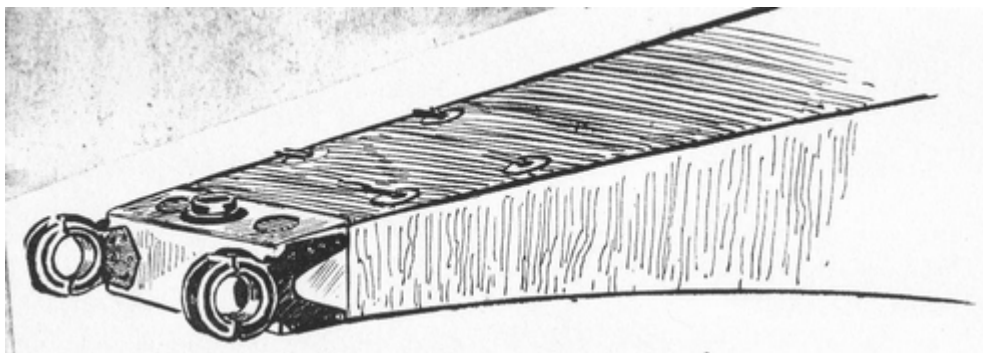
Le Dewoitine D 7 n° 2

Description :

(Cette description concerne les avions à partir du N°2)

Fuselage :

Coque de section rectangulaire en contreplaqué renforcée par quatre longerons en frêne dans les angles, mais sans croisillonement intérieur. Le cadre principal recevait les points d'attache du mono longeron de l'aile, les jambes principales du train, le tableau de bord et les commandes. L'étambot était formé d'une boîte en duralumin qui constituait le support de l'empennage et de la dérive. L'avant du fuselage était conçu pour pouvoir recevoir différents types de moteur et pouvoir les changer rapidement.



(Dessin l'Aéronautique)

Aile :

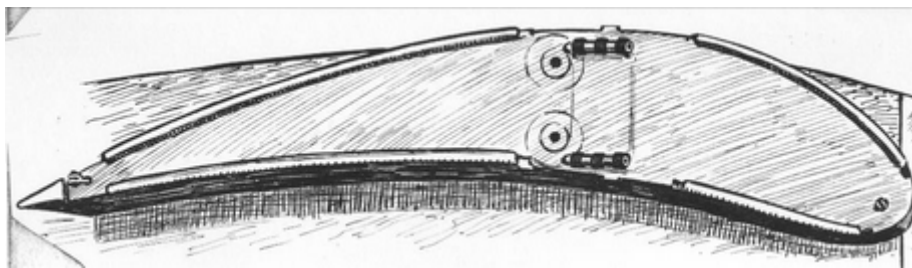
Forme trapézoïdale aux extrémités pointues, avec un bord de fuite légèrement curviligne à l'extrémité. On trouvait déjà les principes de construction qui seront chers à Dewoitine avec une aile mono longeron, en caisson en bois, située au tiers de la profondeur de l'aile et une partie avant recouverte de contreplaqué. L'ensemble de l'aile était entoilé.

Les nervures étaient en spruce et carolin, entretoisées par un tube en duralumin à l'arrière et par un longeron en bois à l'avant. A l'avant, elles étaient renforcées par une pièce en contreplaqué. Le longeron était constitué par deux semelles de frêne et des âmes en contreplaqué. Il était renforcé par des cloisons au droit des nervures.

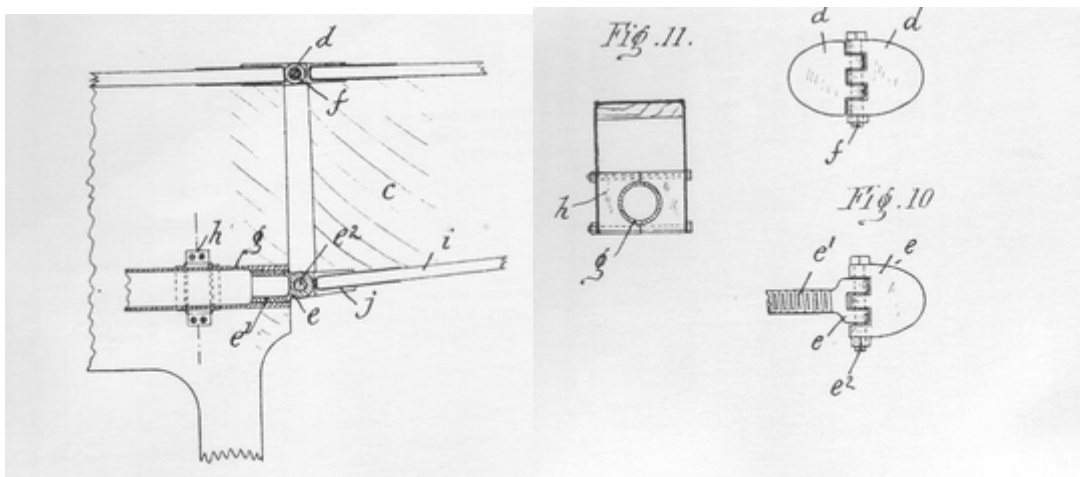
L'épaisseur relative était de 18 % et diminuait vers l'extrémité de l'aile à 7,5%. Le profil très creux était un Göttingen 430 à l'emplanture. L'extrados était rectiligne et le dièdre était obtenu par diminution de l'épaisseur de l'aile.

L'aile était démontable et se fixait en trois points au fuselage : une attache au niveau du longeron qui permettait le basculement de l'aile à 90° puis le pivotement le long du fuselage et deux attaches au bord d'attaque et au bord de fuite.

Finesse calculée de l'aile : 11,5.



Nervure sur le fuselage avec dispositif de jonction aile fuselage. Dessin l'Aéronautique



A gauche, jonction aile fuselage, à droite, dessin des ferrures. Dessins du brevet

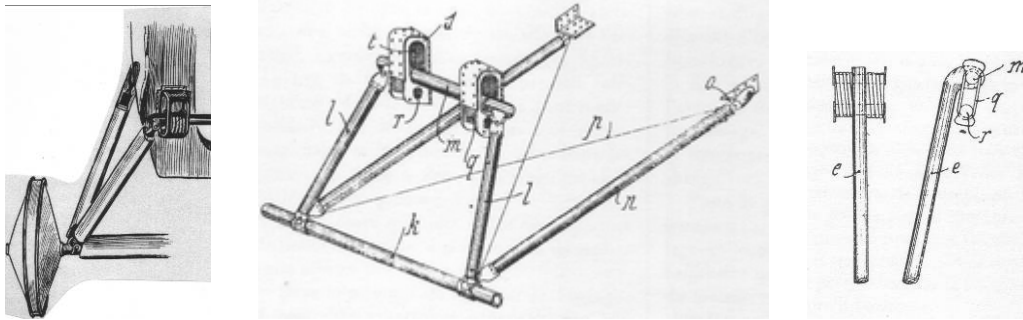
Empennages :

Empennage horizontal monobloc, avec un mono longeron en bois en caisson, nervures en contreplaqué et entoilage.

Empennage vertical avec deux tubes de duralumin formant un V, nervures en contreplaqué, revêtement en toile. Le bord d'attaque était renforcé de contreplaqué.

La gouverne de direction comprenait des nervures en contreplaqué montées sur le tube qui servait d'axe d'articulation.

Le train d'atterrissage :



Dessin l'Aéronautique et brevet

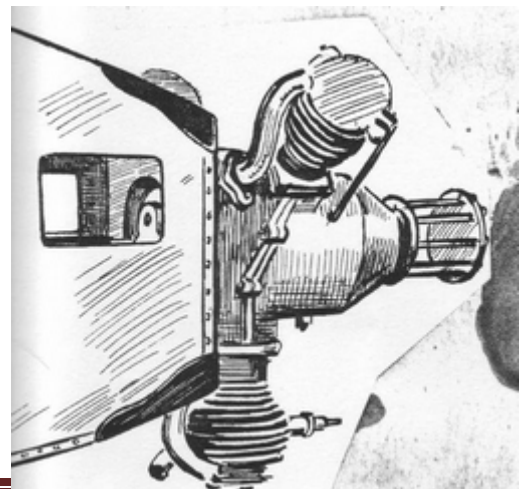
Le train d'atterrissage était composé de tubes de duralumin carénés avec du contreplaqué. Forme en V avec tubes avant verticaux. Une suspension était assurée par des sandows dans un système coulissant interne au fuselage. Il n'y avait pas de freins. La voie était de 1,20 m. Les roues étaient des 500 x 45.

La béquille était composée d'un tube en duralumin terminé par une lame de ressort en acier.

Motorisation :

Le moteur était fixé à l'avant du fuselage en porte à faux sur bâti en tubes d'acier, fixé sur une tôle. Le réservoir, de 25 à 30 litres selon les appareils, se trouvait derrière le moteur et était en charge sur le carburateur.

Exemple de montage d'un moteur Salmson. Dessin l'Aéronautique



Différents types de moteurs de 750 à 1 500 cm³ pouvaient être montés sur cet avion : Anzani, Clerget, Salmson, Vaslin, Sergeant.

Pour le moteur Vaslin, 6 cylindres refroidis par liquide, un radiateur Vincent à nid d'abeille était utilisé.

Caractéristiques et performances :

Envergure : 12,60 m Longueur : 5,60 m Hauteur : 2,10 m

Surfaces :

Aile : 15,00 m²

Dérive : 0,32 m²

Gouvernail de direction : 0,48 m²

Gouvernail de profondeur : 2,10 m²

Vitesse au sol : 90 à 110 km/h Vitesse d'atterrissage : 30 km/h

Plafond : 2 500 m mais certaines sources donnent 3 000 à 4 500 m, ce qui semble excessif.

Avec un rendement de l'hélice de 0,75, le plafond théorique est de 2 000 m et la vitesse au sol de 73 km/h.

Centrage à 33% de la profondeur de l'aile, celle-ci était calée à -2° sur l'axe du fuselage.

Devis des masses :

Planeur : 	110 kg
Moteur – hélice – réservoir :	40 kg
Essence et huile (5 heures) :	20 kg
Pilote et accessoires : ...	<u>80 kg</u>
Total :	250 kg

L'avion fut calculé avec un coefficient de charge de 7,5.

Les compétitions

Plusieurs épreuves furent organisées pour encourager les constructeurs à développer ce type d'avions et à mettre au point des moteurs de faible puissance.

Le concours du Petit Parisien :

Le concours le plus important fut organisé par le journal le Petit Parisien, un quotidien populaire de l'époque qui tirait alors à deux millions d'exemplaires. Les prix étaient extrêmement attractifs : 100 000 francs au premier, 20 000 francs au second, 5 000 francs au troisième (le salaire annuel d'un pilote était de l'ordre de 10 000 francs). Quatorze concurrents s'inscrivirent. Parmi eux, de grands constructeurs, Dewoitine avec trois appareils,

Farman avec trois appareils, Breguet avec un appareil et Hanriot avec un appareil. Les autres étaient de petits constructeurs indépendants non dénués de qualités mais dont les faibles moyens financiers ne leur permirent pas de prendre le départ.

L'épreuve se déroula à partir du dimanche 15 juillet 1923 sur l'aérodrome de Buc qui appartenait à Blériot. Le but de l'épreuve était de parcourir la distance maximum avec 20 kg de carburant. Pour être classé, il fallait parcourir au minimum 30 tours d'un circuit de 10 km.

Trois Dewoitine furent engagés :

N° 1 : Dewoitine D7/3 à moteur Salmson 3 cylindres. Pilote Marcel Doret

N° 5 : Dewoitine D7/2 à moteur Vaslin 4 cylindres. Pilote Maurice Finat

N° 18 : Dewoitine D7/4 à moteur Clerget 2 cylindres. Pilote Georges Barbot

Le 14 juillet eut lieu l'épreuve éliminatoire de la montée à 500 m en moins de 30 minutes. Dix concurrents se présentèrent. Les trois Dewoitine réussirent l'épreuve avec des temps compris entre 23 et 27 minutes.

La seconde épreuve éliminatoire consistait en une pesée de l'avionnette, pilote à bord. Le poids maximum était fixé à 250 kg. Les poids relevés des trois Dewoitine furent très proches de la valeur éliminatoire :

N°18 : 244,700 kg

N°1 : 249,900 kg

N°5 : 250,000 kg

(Il est étonnant de voir que malgré son fort gabarit Marcel Doret ait pu passer dans le poids limite !)

La troisième épreuve éliminatoire consistait en une épreuve de charge avec un coefficient de charge de 3. Calculés avec un coefficient de charge de 7,5 les Dewoitine passèrent avec succès cette épreuve.

Après les trois épreuves éliminatoires, il ne restait plus que sept appareils au départ de la course proprement dite : trois Dewoitine, trois Farman et le Breguet. Le favori était Barbot sur Dewoitine. Son appareil semblait le plus performant et il le connaissait parfaitement. Il avait remporté à son bord le prix du Matin de la première traversée de la Manche pour un avion de moins de 1 500 cm³.

Le 15 juillet au matin, le temps était exécrable et il fallut attendre 15 heures pour que le départ pût être donné. Après 100 km de course, les positions étaient les suivantes :

Pilote	Avion	Temps	Moyenne
Doret	Dewoitine	1 h 18 mn 3 s	76,874 km/h
Barbot	Dewoitine	1 h 19 mn 37 s	75,361 km/h
Coupet	Farman	1 h 33 mn 41 s	64,046 km/h
Finat	Dewoitine	1 h 36 mn 11 s	62,380 km/h

Les deux autres Farman et le Breguet avaient dû abandonner suite au même problème : un défaut d'isolation lors de la pluie sur le circuit d'allumage du moteur Sergant. Deux autres abandons sur incidents mécaniques se produisirent entre le dixième et le vingtième tour :

- Finat abandonna après 120 km, sur panne de soupape et problème de graissage
- Doret abandonna après 180 km, sur problème de soupape.

Les deux se posèrent sans dégâts.

Après 200 km, les positions étaient les suivantes :

Pilote	Avion	Temps	Moyenne
Barbot	Dewoitine	2 h 38 mn 22 s	75,774 km/h
Coupet	Farman	3 h 6 mn 31 s	64,337 km/h

Barbot tomba en panne d'essence après 270 km parcourus en 3 h 33 mn 57 s, à la vitesse moyenne de 75,719 km/h. Coupet remporta l'épreuve des 300 km en 4 h 37 mn 10 s à la vitesse moyenne de 64,943 km/h. Il lui resta assez de carburant pour parcourir un autre tour de circuit. Il gagna le prix de 100 000 francs. Bien qu'il n'ait pas atteint la distance de 300 km, Barbot reçut le second prix de 20 000 francs.

Le concours ne fut donc pas un succès technique puisque seul un appareil sur les quatorze engagés réussit l'épreuve. Il est clair que les moteurs manquaient de fiabilité. Le manque de temps pour se préparer et les faibles moyens des petits constructeurs des avions aussi bien que des moteurs expliquent cet échec. Les Dewoitine firent la preuve de leur qualité de vol et de leur supériorité technique. Mais ils furent trahis par les moteurs soit sur pannes, soit par consommation excessive. L'avenir du concept d'avionnette ne s'éclaircissait pas.

La coupe Zénith :

La coupe du carburateur Zénith était une épreuve traditionnelle de consommation. En 1923, l'épreuve se déroula le 21 et 22 juillet sur les 770 km du trajet Orly-Bron aller-retour. La vitesse devait être supérieure à 70 km/h. Maurice Finat dut abandonner après deux tentatives de décollage et quelques minutes de vol. Le moteur ne put jamais trouver sa puissance.

Le congrès expérimental de Vauville :

L'hebdomadaire les Ailes et l'Association Française Aérienne organisèrent un rassemblement de planeurs et d'avionnettes à Vauville, dans la Manche, du 5 au 26 août 1923. Le but était de confronter les expériences des constructeurs et des pilotes pour faire avancer le vol à voile. Les avionnettes étaient considérées comme des planeurs à moteur auxiliaire. Les organisateurs avaient tout prévu : zone d'évolution, tentes pour abriter les appareils, officiels, autochenilles Citroën pour récupérer les appareils posés loin du terrain et 100 000 francs de prix (une avionnette coûtait environ 18 000 francs). Le succès fut considérable puisqu'il y eut 56 inscriptions.

Parmi les inscriptions, quelques réalisations tenaient plus du bricolage farfelu que de l'aviation et furent éliminées. Quelques appareils expérimentaux furent autorisés à concourir malgré la hardiesse de leur conception. D'autres ne furent pas prêts à temps ou ne parvinrent pas à relier Vauville. Au final, ce sont cinq constructeurs de planeurs et deux constructeurs d'avionnette qui furent autorisés à concourir. Dewoitine engagea trois planeurs et deux avionnettes. Les pilotes étaient Descamps et Barbot, qui pilotèrent aussi bien les planeurs que les avionnettes.

L'autre constructeur d'avionnette était Peyret qui proposait un avion à moteur Sergant piloté par Alexis Maneyrol, un célèbre pilote de planeur qui possédait alors le record du monde de durée en planeur.

Les avionnettes D7 engagées étaient :

- le numéro 3, il fut expédié en caisse. Il était équipé du moteur Salmson. Il reçut sur le fuselage le numéro de course 1 et fut piloté par Barbot

- le numéro 4, il fut équipé du moteur Vaslin prélevé sur le numéro 2. Le numéro de course était le 18. Avec Descamps comme pilote, il rejoignit le site du concours en vol depuis Villacoublay, soit 400 km parcourus en 7 h 45 mn. Le moteur Vaslin avait parfaitement fonctionné et semblait au point. Il fut détruit sur accident à la fin de l'épreuve de vitesse sur 30 km.

Emile Dewoitine passa plusieurs jours sur le site. Les productions Dewoitine rencontrèrent un grand succès d'estime auprès des journalistes mais aussi auprès des autres concurrents qui reconnaissaient la qualité des fabrications.

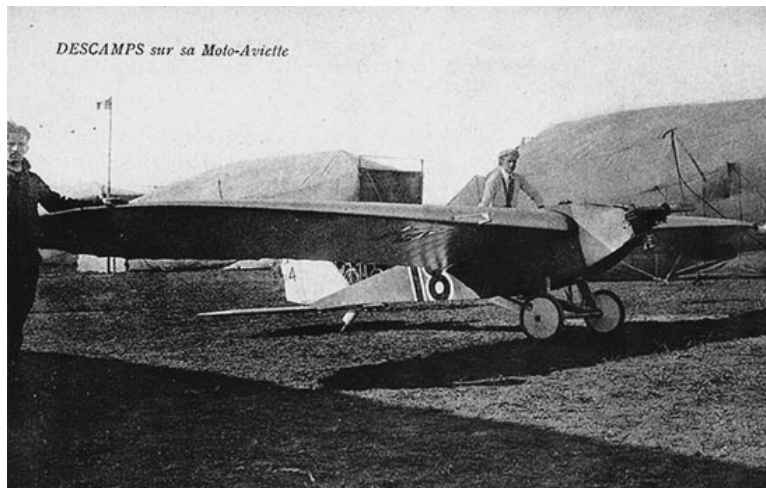
Lors d'une tentative sur 20 km, Barbot tomba en panne de moteur à mi-parcours et termina en vol plané, ce qui montre bien les qualités de vol de l'avionnette.

Maneyrol sur Peyret remporta tous les prix pour les avionnettes et ne laissa que les seconds prix à Dewoitine : distance et consommation, altitude et vitesse sur 30 km.

On peut considérer ces résultats comme décevants. La supériorité du Peyret fut totale. Le talent de pilote de Maneyrol contribua certainement à ce succès.



Barbot devant l'avionnette à moteur Salmson. Photo du CCMP



Le numéro 4 au concours de Vauville avec le N° 18. Carte postale CCMP

La seconde série et le tour de France des avionnettes :

Le tour de France des avionnettes fut organisé par l'Association Française Aérienne et le sous-secrétariat à l'Aéronautique. Cette épreuve était réservée aux avions de moins de 2 litres de cylindrée pour les monoplaces et 3 litres pour les biplaces. Quinze avionnettes furent engagées et neuf se présentèrent au départ.

Au début de 1924, Dewoitine ne possédait plus d'avionnette, une avait été vendue à l'étranger, deux autres à l'étranger et la dernière fut détruite. Pour continuer cette aventure, trois nouvelles avionnettes furent mises en fabrication et elles furent inscrites au Tour de France des avionnettes :

N° 6 : quatre cylindres Vaslin, pilote Thoret (N° constructeur inconnu)

N° 13 : six cylindres Vaslin, pilote Doret (N° constructeur 16)

N° 14 : quatre cylindres Vaslin, pilote Gaulard (N° constructeur inconnu)

L'épreuve éliminatoire eut lieu à Buc du 24 au 26 juillet 1924. Le D7 de Thoret fut accidenté à Villacoublay en perdant son gouvernail de direction. Gaulard ne put réussir les épreuves de qualification et ne put prendre le départ. Doret réussit les épreuves de qualification en parcourant 10 km à une vitesse de 128 km/h et en consommant 7 kg de carburant. On lui interdit de prendre le départ en prétextant que le moteur Vaslin n'était pas homologué. Le concours fut un échec puisque seul Drouin sur Farman à moteur Anzani réussit à terminer l'épreuve.



Buc : le Tour de France des avionnettes : Doret au départ. Photo BNF

Concours des avions de tourisme :

La dernière sortie d'un D7 eut lieu lors du concours des avions de tourisme et ce fut encore un échec qui conduisit Dewoitine à décider d'arrêter cette activité.

Peut-on parler d'échec ? Si l'on s'en tient aux résultats des ventes et des concours, on peut parler d'échec, comme pour tous les concurrents. Mais ce n'est pas la conception de la cellule qui serait en cause mais plutôt le manque de fiabilité des moteurs. Le dessin de l'aile, le choix de la technique du mono longeron étaient des réussites dont les enseignements furent utilisés quelques années plus tard dans plusieurs projets Dewoitine. C'est pour cette raison que nous devons garder le souvenir de ces petites avionnettes.

+++++

No ordinary Cemetery

Par AL GAUDET

The Pic du Douly CWGC Allied Cemetery is located in the Pyrenees mountain chain roughly half way between the Mediterranean Sea and the Atlantic Ocean and in the Commune of Sacoué. The Pic du Douly CWGC Allied Cemetery is nestled in a natural amphitheatre at 1,461 meters altitude. The Pic du Douly itself reaches up to 1,650 meters altitude. This is the world's smallest, highest and most difficult to access military cemetery. 7 Commonwealth airmen (6 British and 1 Canadian) of RAF 624 SD Squadron have rested in peace in this truly peaceful setting since July 14, 1944 after their aircraft crashed on the slope of the Pic du Douly after a resupply mission to the 3201ème Compagnie FTPF of Nistos and Esparros ended in tragedy.

The resupply mission had been ordered via radio by SOE's Team Buggatti whose leader was USMC Colonel Fuller together with French BCRA officers De la Roche and Guillemont. After being inserted in their A.O (area of operations) in Mid-1944 this SOE Jedburgh team became the Ho-Ho network of SOE and operated from Tarbes to the Spanish border in the Hautes-Pyrénées department.



BCRA operative de la Roche, OSS Colonel Fuller center and BCRA operative Guillemont

Its mission was to coordinate and lead all the Résistance units in its AO. One unit under their direct command was the 3201ème Compagnie FTPF of Nistos and Esparros. Résistance units that operated in the Hautes Pyrénées' mountainous area were serial numbered 3201, 3202, 3203, 3204 and 3205.

The most combative of these units was the 3201 Compagnie FTPF of Nistos and Esparros. Manned by roughly 170 men and women, it also had within it a Platoon of former Spanish Republican fighters (Anarchists) who were commanded by José Cortez. German estimates of the unit were grossly overrated due to its combativeness and constant movement. The 3201 at times was estimated by German intelligence to number 2,000 men. One reason for this overrating of its manpower was that the units' platoons never stayed in one hideout more than 48 hours and that each platoon did at least 1 or 2 offensive operations per week (sabotage, targeted killings of Germans or French traitors and ambushes etc). It, like all other Maquis units, had its own intelligence gathering network, liaison agents, enforcers and logistics specialists.

Please go to these web sites for a complete historical overview of the 3201

http://www.le65.com/maquis-nistos-esparros/index_en.php or http://maquis-nistos-esparros.chez-alice.fr/index_en.php

For a view of the climb up to the CWGC cemetery please go to <http://www.youtube.com/watch?v=Ypr2AWnTw4>
This is the view in winter at the Top of the Pic du Douly itself
<http://www.youtube.com/watch?v=dA5mASEYHWU&feature=related>

The resupply mission destined for the 3201 was vital in the allied battle plan ...

The 2nd SS Panzer Division was to be slowed down or at best stopped from reaching the Normandy beaches. It was in effect delayed 15 days from reaching Normandy, thanks to the Résistance and SOE operatives engaging in direct combat or sabotage work specifically against it.

The 2nd SS Panzer Division had been sent to Southern France for rest and refit after the mauling it had been subjected to in 1944, during the battle of Kursk (Russia). Its last mission in the Toulouse-Tarbes was a search and destroy mission aimed at eliminating Résistance units, with this in mind, the 3rd Panzer Grenadier “Deutschland” Battalion of the 2nd SS Panzer Division was tasked with the mission of going from south of Toulouse to Tarbes and rejoining the Division in its march from Montauban to Normandy.

Colonel Fuller of the Ho-Ho network was informed of the approaching Panzer-Grenadier unit and also that they were preparing to leave the area. Seizing this opportunity to tie down or slowdown enemy units he ordered a resupply mission of ammunition, individual gear and money to SOE/OSS. This is where RAF 624 SD SOE’s air arm comes into play.

For more information on RAF 624 SD please refer to these web sites

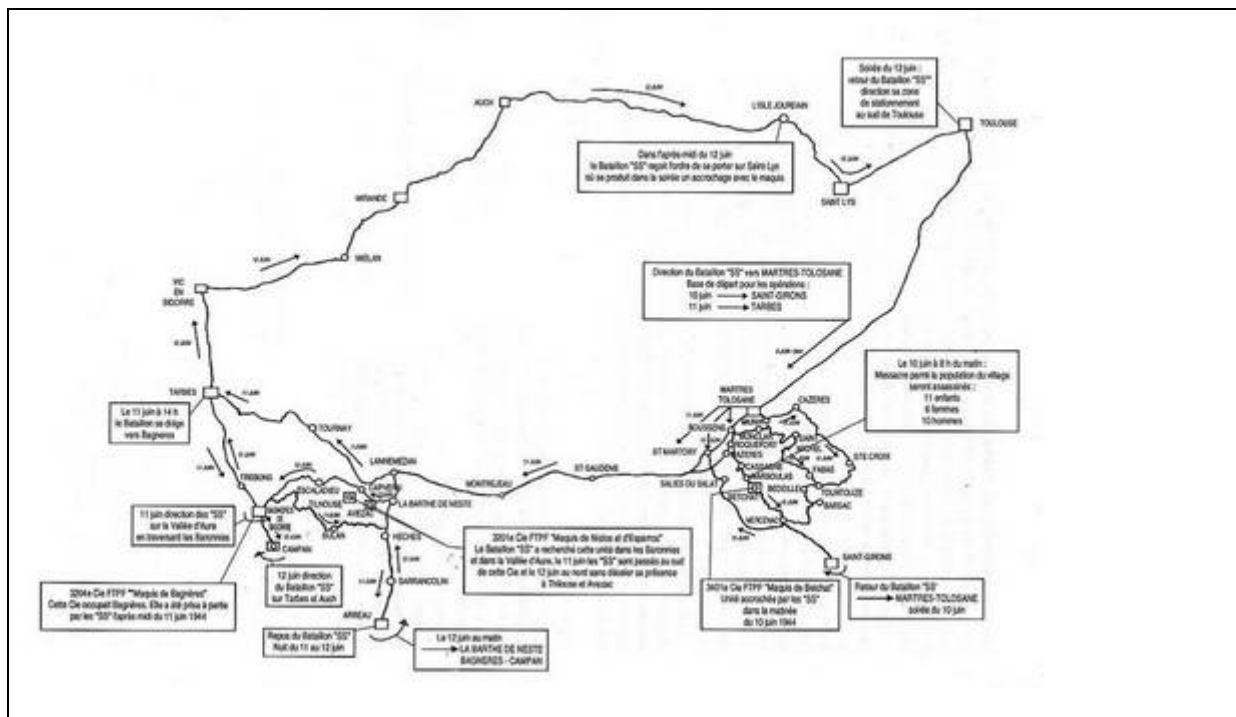
<http://www.624squadron.org/> http://en.wikipedia.org/wiki/No._624_Squadron_RAF

The money was to pay for the purchase of food bought locally that the Résistance units needed and Spanish gold coins to distribute to those operating the Chemin de la Liberté (The Freedom Trail better known as the Pat O’leary Network of MI-9) in the Andorran border area.

For more information on the Freedom Trail better known as the “Pat O’leary Network” of MI-9 refer to these web sites

<http://www.w2escapelines.co.uk/freedomtrails/le-chemin-de-la-liberte/>
<http://www.ariège.com/histoire/chemin.html>

The 3rd Panzer Grenadier “Deutschland” unit was constantly engaged and delayed from accomplishing its Search and Destroy mission in its circuitous route. Dozens of Résistance units pounced on it especially as it got closer to the Pyrenees mountain chain. The AO of the 3201 had within it the Rampe the Capvern which had a very important number of roads and railroad bridges linking the Atlantic to Toulouse via a railroad bridge. These vital communication links all bottlenecked in the Capvern valley, therefore it was an ideal area to ambush the 3rd Panzer Grenadier “Deutschland” Battalion



At RAF 624 SD Squadron (SOE's air arm) in Blida (Algeria) resupply missions had been planned and given out to various crews for the night of July 14, 1944. The Halifax of the Australian crew had already been loaded with stores for the 3201 (see the book "*Special Duties*" by Hector Nichols for the full story). Canadian Pilot Officer Peers and his crew were in the mess when they heard that they had not been given a mission on that night after weeks of inactivity due to bad weather. P.O. Peers went straight to the office of the office of the unit's CO Wing Commander Standbury, and argued the fact that they were 2 missions short of being permitted to go home and that the Aussie crew were "green" for such a mission. WC Stanbury, therefore bounced the Aussie crew from its aircraft and gave the mission to the crew of P.O. Peers. This night mission was very dangerous by RAF 624 SD standards. (see *The OSS in WW2* by Edward Hymoff page 117 to 125) Bomber Command also forbade, for good reasons, operations in the Pyrenees mountains (high winds, and dangerous updrafts and downdrafts) and frequent fog even in the best of nights. It was even more dangerous than flying in the Alps. Bomber Command and SOE always carried out aerial resupply missions in the Plateau of Lannemezan area a few kilometres North and



Wing Commander Standbury

well away from the Pyrenees. This mission was to overfly the Pyrenees at low altitude and parachute stores over the side of a mountain pass called *Estivere*. Weather over the Pyrenees and over the DZ on the night of July 14 was foggy and the aircraft crashed on the Pic du Douly

As you will have read in the 3201 web site a young shepherd boy was the first to arrive at the crash site, he then ran down the mountain to warn the Résistance of exactly where the crash had taken place. In the morning, after being warned that the air drop they had awaited and that never



P.O Peers and his crew in front of a Halifax

came ended is disaster nearby, the DZ party of the 3201 came down the Nistos valley from the de Estivère pass then forced marched for 3 hours up the Western slope of the Nistos valley and the Pic du Douly and then came upon the burned and twisted wreckage of the Halifax bomber

A defensive perimeter was immediately set up because German troops were patrolling and heavily engaging the Résistance in the area. It took hours to get the bodies out of the wreckage of the Halifax, dog tags and all personal effects were taken off the bodies and put in a plastic bag that was later given to Colonel Fuller. The bodies were then put in empty cylindrical weapons containers for burial. Résistance Fighters



The first group of Nistos valley mountain folks to arrive on the crash site

then presented arms and sang the French National Anthem and the dead were put to rest on beds of wild mountain flowers. The population of the Nistos valley did make the 3 hour climb up the slopes of the Pic du Douly 3 days later to pay a final tribute to men who had died for them in their battle against the Nazis. Indeed these mountain men, shepherds and lumberjacks had actively cooperated with the 3201 for the last 3 years so much so that the Nazis rarely entered their mountain valley to hunt for the Maquis... but when they did enter the Nistos valley, people were killed, raped and deported and never to be seen again.

After the crash of the Halifax, the 3201 and its sister units again under the leadership of Colonel Fuller and 2 assistants went on to liberate Luchon, Lannemezan, Tarbes, Pau, Bayonne and Bordeaux. After the liberation of Bordeaux these units were amalgamated with the Free French Forces. One of their first battles was the “Battle of the Royan Pocket”. Royan is a small town along the estuary of the Gironde and downstream of Bordeaux where the Germans stubbornly resisted and in effect prevented the allies from using the harbour of Bordeaux as a logistical hub. Well away from the Normandy beachhead its harbour and railroad grid had not been subjected to heavy Allied bombings.

Back in the Nistos valley, the 7 boys were literally adopted by these mountain folks as if they were their very own sons by the local population. After all, these 7 boys had actively participated in their battle to liberate themselves by themselves, no conquering army came here with tanks and half-tracks ... it was “the people breaking their own chains with what little they had to fight with”

The 7 graves were cared for and flowered regularly, by mountain folks and mountain climbers. In July 1954, 10 years after the crash these mountain folks and veterans of the 3201 again gathered to honour our fallen. There was then also the unveiling of a bronze plaque on a cairn with the names of the crew members, an honour guard of 45 paratroopers of the 35th RAP (airborne artillery regiment) of Tarbes was also present. The locals for decades; welcomed British families of the fallen into their homes (for free) when they came to the annual commemorations of the crash held by the French.



The CWGC and Commonwealth authorities knew all along where these airmen were buried but due to the remoteness of the area, the difficulty climb of 3 hours in steep and at times dangerous mountain terrain, obviously could not care for it properly. Also, British families of the crew wanted their kin to remain buried where they fell in this grandiose site. For the CWGC bringing the bodies down the mountain and burying them at main at official CWGC cemeteries in South Eastern France would have been a Herculean and financially costly task.

Things began to change in the 80's when a cross-country skiing area was planned high in the Pyrnees mountains near the Pic du Douly. A road was built to reach these high altitude skiing trails. Now, thanks to that road, the cemetery was only a 1 hour and 10 minutes walk from the mountain road. Thanks to the RAF Attaché 13 apprentices of the RAF's Technical School commanded by Wing Commander Thomas came up the Pic du Douly in June 1986 and considerably improved the site. Local veterans of the Association nationale des anciens combattants de la Résistance with the means at hand also did a marvellous job on the site in 1988. The British Consul in Toulouse M. Virnuls learns from Mr. Bordes, in February 1998 of the existence of the Cemetery and contacts CWGC France sector in Beaurain. In April 1991, M. Virnuls contacts M. Jean Bordes to inform him that Colonel Westland the Director of CWGC France area will be coming to visit the grave site on May 5, 1991 at 0930H sharp. Colonel Westland is accompanied by a dozen or so personnel of Aérospatiale of Toulouse and Consul Virnuls and his wife. They have to leave the vehicles 3 kilometres from the grave site seeing as the heavy snow (3 feet of the white stuff) presents them from going any further. They stopped for a breather on the Plat du Poumé that had been constructed the year prior.... and then moved on for one more hour of slogging through heavy snow and to finally reach the grave site where a short ceremony was held. In early June 1991, M. Bordes meets with M. Rumeau the owner of the plot of land on which the cemetery is located and he gladly donates the plot of land to the CWGC. From then on there are numerous correspondences exchanged between CWGC, French Veterans Affairs and Mr. Bordes.

M. Jean Bordes, as a former liaison agent of the 3201 FTPF and French Army Officer, always had it in his heart to build a proper resting place for these airmen. Now, with a paved road built and a side road (for heavy logging trucks) built up to the Plat du Poumé plans for a proper resting place began to take shape in his methodical mind. Between 1991 and 93 plans by CWGC to build a proper resting place were put on the "backburner" because it was simply too costly for it to execute in view of the high prices asked by potential commercial businesses in the region. Also, the wish of the families of the deceased for the remains to be left where they had fallen had to be respected. Transporting the bodies down from the mountain and bringing them to a main CWGC cemetery elsewhere if the families would have wanted would also have been quite a costly and physically hard task to execute in view of the mountainous nature of the area... so it was that they remained there.

In the building of the cemetery Mr. Bordes was assisted by Staff and students of the local Vocational High School of Gourdan Polignan. Veterans of the Résistance and volunteers of the area (Nistos, Esparros and the Comminges) also pitched in. Tons of cement were donated and transported free of charge by M. Majester CEO of "Pyrénées Béton". Containers to carry the cement were also donated by businesses of the Pyrenees area... Wood casing and various gear was donated and again transported free of charge by local businessmen who considered it their Patriotic Duty towards what these mountain folks considered to be "Their 7 adopted sons". All this materiel was gathered atop the Plat du Poumé as you will have seen on the web site... People came up the mountain and gave their time and sweat to ensure that our boys had a proper resting place. The Souvenir français also gave 25,239 Francs in cash.

The foot path from the Plat du Poumé twists and turns for roughly 2 miles, being very narrow one slip and in some spots it is a 250 metres fall in rocky terrain. Having folks carry all this gear would have been literally "suicidal"

Since 1994 was 50th anniversary of the D-Day landing all sorts of remembrance activities were being funded by the French government. Therefore, Mr. Bordes went to see the Délégué Militaire Départemental of the Hautes-Pyrénées and asked him for some Puma Helicopter flight time to sling-load all that materiel to the cemetery... Senators and MP's also got involved in supporting this special request of Mr. Bordes to the French authorities.

The French Army provided a Puma medium lift helicopter and several hours of flight time to sling-loaded all the construction gear and materials in an area known for its very treacherous winds even in the best of weather. A private helicopter service company "Héli-Union" of Tarbes also donated flight time to carry the sling-loads

All this was fine and dandy, but what about water for the cement? there are no streams on that Eastern side of the Pic du Douly, it is just too steep....Water for the cement would have to be carried in backpacks on men's backs because the French Army quota of hours couldn't be "stretched" to include carrying all that water. This is where one can see God's hand and blessing on this endeavour of these mountain folks. 5 days before construction was to begin a small mountain stream started gushing out of the side of the eastern slope of the Pic du Douly about 200 yards away from the cemetery itself. Quickly the mountain folks brought up 3 inch semi-rigid plastic tubing on trucks so as to build a temporary water pipeline, big plastic containers to store the water were also brought in. The tubing and water containers were carried on the backs of these mountain folks and high school students up 2 miles of steep and twisting mountain trails.

All the time of the construction of the cemetery water gushed out of that little stream and supplied all the water needed. The stream stopped flowing a few hours after the construction of the cemetery had ended (and just enough time to clean all the gear used in the construction). To this day that stream has never given out water again and remained dry!

Local construction entrepreneurs also assisted Mr. Bordes and the other volunteers by giving of their time and sweat to build this cemetery for free



M. Jean Bordes

All in all, it became a community project of Remembrance for these mountain folks where young and old pitched in under the leadership of Mr Jean Bordes. Worthy of note was that M. Bordes the week prior had been in the hospital for a serious operation. He accomplished his construction task and supervision of the volunteers with the assistance of a cane.

M. Murray the CWGC France sector 2IC in the absence of M. Kennedy on September 29, 1993 had been in constant contact with Mr. Bordes and had approved in writing all the construction plans sent to the CWGC. Seeing as this was going to be done in a highly professional manner well up to CWGC standards and at no cost to the Commission M. Murray in his letter warmly thanked everyone involved.

The Cemetery was inaugurated officially on August 27, 1994 the British Consul Mr. Virnuls, numerous French dignitaries, former Résistance Fighters and hundreds of mountain folks of Sacoué, the Nistos and Esparros valleys and an honour guard of paratroopers from the 35th RAP attended to pay tribute to these 7 adopted sons of these mountain men.

Since the end of the war many Résistance fighters of the 3201 asked, as their last wish, to have their ashes deposited in the woods near the crash site this goes to prove how strong a bond existed between the Résistance fighters of the 3201 and our 7 Commonwealth airmen. So in effect the cemetery has become Holy Ground for the French Résistance and the Commonwealth.

Since 1994, on the weekend closest to the date of the crash, there have been yearly ceremonies atop the Pic du Douly where the Mountain folks of the Nistos valley pay tribute to our fallen



In February 1998, Mr. Al Gaudet a former Canadian para-commando talked to a gas station attendant who told him that a Halifax crew had crashed in the Pic du Douly area in 1944. Mr. Gaudet immediately went to the Town Hall of Nistos to find out more about this. He had been living only 30 kilometres away and for the last 20 years that he had lived here had never heard of this.

One must understand the way Mountain folks think and act... If you tell a secret to mountain folks you can be certain it will be well kept and mountain folks “don’t talk to lowlanders” (smile) He got very little information from the Town Hall of Nistos but it was enough. There was too much snow on the Pic du Douly in February so he couldn’t climb up there and see for himself, he therefore did the next best thing he went to see Mr Bordes. He was told everything about the crash by Mr. Bordes whose only wish was for Mr. Gaudet to find the family of P.O. Peers in Canada seeing as they had never been up the Pic du Douly with the British families. Mr. Gaudet starting writing to whomever would lend an ear in order to find the Peers family, first to Joe Drouin an old RSM of the Canadian airborne who gave him good leads, the Canadian Embassy, the Canadian Military Attaché’s office, General Lewis MacKenzie and one of his many letter ended up on the desk of the then Chief of the Defence Staff General Baril at DND in Ottawa and MP Jerry Pickard the MP for Chatham Kent Ontario. General Baril gave his letter to Don Pearson the PR officer of the 1st Air Division in Winnipeg Manitoba.

Now, the hunt to find the Cole/ Peers family relatives was on track. The hunt lasted roughly 4 months. While that was going on in Canada, in May 1998 Mr. Gaudet was able to access the cemetery now that all the snow had melted...that’s when he first noticed that the cemetery had crosses instead of stone slabs like is normally done at CWGC and also there were no names on the crosses. The reason for this remember, was that the Résistance in its haste to burry the airmen took all ID’s off the corpses (also remember, they were being engaged by the enemy in the surrounding mountains all around them). The cemetery was built by the French locals in accordance to the French Military Tradition of putting crosses instead of headstones...

One must keep in mind, that the nearest CWGC cemeteries are hundreds of kilometres away to the East and North and that these mountain folks didn't know about our using headstones at CWGC instead of crosses.

Don Pearson at HHP at the 1st Air Division contacted Mr. Gaudet and told him that the family had been found in the Ottawa area and that 1999 would be the 75th anniversary of the RCAF so there was an opportunity to make something special out of this event. The local Royal Canadian Branch 28 of Chatham had participated in the search for the Cole/Peers family and M. Don Pearson and MP Jerry Pikard started pushing the idea of trip to pay tribute to P.O. Peers and his crew in the summer of 1999.

The Cole/Peers family never knew exactly where P.O. Peers had crashed and was buried. Mr. Gaudet was then mandated by HHP of the 1st air Division of the CAF to organize and liaise with French authorities in what was to become a major international event. For 10 months he worked on this project on a volunteer and unpaid basis (see article <http://legionmagazine.com/en/index.php/1999/11/pilgrimage-to-the-pyrenees/>)

The ceremonies were a smashing success and hundred of mountains folks of the Nistos valley and former Résistance fighters participated.

Mr. Gaudet had from 1998 onwards cared, with many other volunteers, for the cemetery. Cut the grass, clean the area and did general upkeep. Former Résistance fighters and Mr. Bordes told him in 1999 "Al, we are not eternal; we will soon not be able to care for this cemetery why don't you contact CWGC and ask that you be the official caretaker?".

Mr. Gaudet then contacted the CWGC and proposed his services as an unpaid volunteer to M. Johnson the Director of CWGC France area. M. Johnson came on an inspection tour in the summer of 2000 and met the mayors of Nistos and Sacoué to make things official. He also gave Mr. Gaudet his "marching orders" as to what he could do as the Honorary Representative of the Commission with regards to upkeep of the cemetery and representing the CWGC at ceremonies held there.

On average Mr. Gaudet goes up 10-12 times every year to do routine maintenance and upkeep, he also attends and works with French authorities in the planning of ceremonies. In view of the ruggedness of the area, there is a vital need for careful planning. For example, with regards to medical evacuations people who have attended ceremonies have had heart attacks, slipped off the mountain trails and suffered broken limbs, medical personnel is always present and helicopter medevac is always on standby. The Gendarmerie has to handle traffic on the narrow mountains roads, lands and forest officials have to be informed because access to the cemetery is through a logging road in a National Park and game reserve. It is a complex affair to organize such an event on a yearly basis, even when it remains at the local level.

One of the biggest annual ceremonies took place in 2004 and took a full year to plan. It involved veterans of RAF 624 SD and an honour guard from RAF 4624 for a detailed overview of the event please see this web site http://www.624squadron.org/index.php?option=com_content&view=article&id=64&Itemid=152

Our Rep. Mr Gaudet was in charge of finding housing, transport and coordination between the British, Canadian and French authorities. Hundreds attended the ceremony of July 2004 be it on the Pic du Douly or in Lannemezan. Many of the old RAF 624 SD veterans tried as best they could but many had to turn back (with medical assistance) at one point or another along the trail... it was just too hard at their age to try to accomplish this trek up the mountain

One of the memorable events on Mr. Gaudet's 2004 took place on June 19 here's excerpts from his annual report

June 19 Got a call from Isabelle Stocklin of Lannemezan City Hall yesterday at 11:30 a gentleman wanted to go up the Pic du Douly W.O. Parker 82 years old , very unstable on his feet and half blind and a proud veteran of 624 from 1943 to its disbandment in late 44 was at the other end of the phone. He absolutely wanted to go up the Pic du Douly So Monsieur Bordes and I met him in front of the Gendarmerie of Montréjeau and off we went ... He was driven up the Douly by his son in law and daughter in their Landrover

W.O Parker had given his tithes so has to have that RAF plaque up(on the cairn) but he would be unable to attend the ceremonies on July 2-3. Even then all the old vets told him "Parker you're nuts you'll never make it up the Pic du Douly" well HE DID

When he reached the cemetery his eyes were full of tears at the beauty of the place , then when I told him that he was the first of 624 to come and pay his respects his daughter started crying. He was a good buddy of Warmby . Mr. Bordes told him all the history of the place and that man just ate it up ... In any event he was overwhelmed by the beauty and serenity of the site...

(it was a bit tricky to bring him up he slipped off the trail twice) and we both hung on to him all the way up.

Prior to these ceremonies of July 1 and 2 2013 the cemetery and its surrounding area underwent major improvements that involved around a dozen volunteers led by Mr. Bordes and Mr. Gaudet.

The shepherd shelter near the cemetery had to be rebuilt and they had to put regulation flagpoles near the cemetery.



This time Mr. Bordes and Gaudet and the team of volunteers did not have helicopters to bring the cement, wood and gear up the mountain. Walking up the mountain trail with all these materials and gear was too dangerous. So they decided to go up the Pic du Douly's western side as far as they could go with some pick-up trucks loaded down with everything needed to rebuild the shepherds' shelter.

The group had to use ropes to drag up the western side of the Pic du Douly a sled loaded down with materials , then it was the same story back down the eastern side of the Pic du Douly. It took 14 round trips to bring in the cement and sand, aluminium roofing, boards and flag poles...extenuating to say the least. Water for

the cement was brought up in rucksacks along the normal trail 21-22 round trips ensured that they had all the water required for the job. All this was given by the people of the valley of Nistos so the shepherd shelter could be used to store things used in the upkeep of the cemetery and also as a shelter for mountain climbers in case of bad weather.

There are regular group and class outings to the cemetery as the Guest Book will attest. Some have asked Mr. Gaudet to escort them and teach on the historical background of the site. The number of people coming up to the cemetery has nearly quadrupled in the last 3-4 years because the local tourism office has spread the word about the mountain trail and cemetery. Families with children as young as 7 can climb up the trail. For the last 3 years a group of veterans (50 or so) of the RAF comes up and to pay tribute to these fallen on Battle of Britain day.

Most of these RAF veterans make the trip from the UK and are composed of former NCO's right up to ex- Air Vice-Marshalls and they are accompanied by their wives.

Mr. Gaudet does all of the upkeep himself roughly 10-12 times a year and cuts the grass, prepares the site for ceremonies and does whatever is needed but once a year, 2-3 people usually come up and help him paint the graves. When he goes up the Pic du Douly alone, the weight of his Bergen and brush cutter and all the other gear he is weighed down with comes up to roughly 40 Kilos.

On June 10, 2012, Mr. Gaudet got caught on his way back down the mountain trail with winds actually uprooting trees in front of him and

behind him. Being at that time weighed down by 40 kilos of gear on the wet and slippery trail things became really dangerous because of these trees falling all around him. He slipped off the trail 4-5 times (in some places falling off the trail can mean sliding down for 250 meters on rocks). Add to this that with the rain and winds he couldn't see more than 30 meters ahead; it did make for a harrowing experience even for a man who was a former Canadian Airborne Commando and a graduate of the Mountain Commando Course. He had never been in this kind of tough situation before. Going over and under fallen beach trees on the trail and at the same time trying to not slip of the trail and all the while heavily loaded down with gear it wasn't fun and games.

The weather report for that day said a bit of rain but up on the Pic du Douly nobody could have expected this kind of situation. He came home soaking wet and with a lot more gray hair. To top it all off, when he came home wet and dirty, his wife told him "undress in the garage you are not going to dirty my house"

All in all, for him caring for a "not so ordinary CWGC cemetery" on a volunteer and unpaid basis for the CWGC for all these years has been and still is; a rich and rewarding experience. He has jokingly nicknamed himself "The Pyrenean Mountain Mule of the CWGC" and as he said to us "I will work for the CWGC for as long as God gives me 2 good legs to climb up the mountain and do my duty"

The Newsletter staff and Al Gaudet

Les anciens de la Royal Air Force au Clos du Douly

Pour commémorer le 90^e anniversaire de la Royal Air Force, d'anciens aviateurs anglais, autour de Air Marshal Sir Christopher Coville (maréchal de l'air), se sont rendus au cimetière des pilotes du Halifax qui s'est écrasé au Clos du Douly, à 1.400 m d'altitude, dans la nuit du 13 au 14 juillet 1944. À son bord, 7 membres d'équipage, anglais et canadiens, tous périn dans cette catastrophe. Ils avaient pour mission de parachuter de l'arsenic, des munitions et des équipements pour le maquis de Nistos-Esparros.



Moment de recueillement des anciens de la RAF au cimetière militaire du Douly, autour du maréchal de l'air Christopher Coville. Photo: Gérard Latour.

délégation, Jean Bordes, ancien du maquis de Nistos-Esparros; Alain Gaudet, représentant local de la Commonwealth War Graves Commissions; Etienne Doléac, délégué de l'ANACR de la vallée d'Aure, et de quelques sympathisants.

C'est le brouillard qui a accompagné cette marche silencieuse jusqu'au cimetière, le même temps que celui du crash. Au bout d'une heure et demie de marche, les anciens de la RAF ont déposé des gerbes de fleurs et ont rendu un vibrant hommage aux victimes sous les couleurs des drapeaux de la RAF britannique et français. Une cérémonie empreinte d'émotion et de recueillement à la mémoire des disparus et qui se déroule tous les ans au niveau local au mois d'août.

Gérard Latour.

HUILE SUR TOILE : 1x 0.8 de Jacques.rouviere@areva.com

