

Aeromed[©]

N°67

Le lien aéronautique

ISSN : 1773-0260



FEVRIER 2015

SOMMAIRE

www.aeromed.fr

Les droits d'auteurs des textes ci-après sont protégés. Tout contrevenant sera poursuivi.

Ma vie avec une danseuse: le Stampe par Roger Ricard

My life with a ballerina the Stampe
by Roger Ricard

Vampire vous avez dit vampire par Gilbert Defer

Vampire, vampire by Gilbert Defer

Henri Fabre par François Delasalle

Henri Fabre by Francois Delasalle

Hélico en Indochine par Jean marie Potelle

Helicopter during Indochina war by Jean Marie Potelle

Rafale par René Toussaint

Rafale by René Toussaint

Manœuvre au Gabon par Dennis Turina

Military Exercises in Gabon by Denis Turina

Aeroscopia
Transport aérien des équipes paralympique s JC Druvert

New Aeronautic museum in Toulouse

Para Olympic team and air transport by JeanClaude Druvert

Le med : boissons énergisantes, burn out, bracelets élastiques, entraînement cognitif, enfants au vert, conduite addictives et stress, élève infirmier Benyettou au rapport

Medical items: energizer drink, stretchy bracelet, burn out, cognitive training, kinder in the garden, addiction and stress, the student nurse Benyettou

Toulouse /St Louis par Ch Cresp

Toulouse/St Louis by Ch Cresp

©copyright FEV 2015 Editions SMB/AMC

©Aeromed N° 67 FEV 2015

Éditorial

2015. Année Nouvelle qui commence ! Dans un monde de brutes !

Bon, pour ce qui nous concerne au premier chef, dans le monde de l'air : ce fut l'inauguration ce 13 janvier 2015 du Musée Aéroscopia. A force de pugnacité, de témérité, d'énergie et de.... money, nous l'avons : Toulouse berceau de l'Aéronautique a son Super Musée, et musée évolutif que diable. Toutes ces équipes se sont battues pendant des années mais le résultat est là. Allez donc le visiter, jeunes et moins jeunes. Vous ne le regretterez pas.

Ensuite, les français sont pris en flagrant délit de Moutonnerie, ben oui, comment nommer ces faits. Tristes faits d'ailleurs, puisqu'il en ressort 17 morts, conséquence d'un intégrisme haïeux, et d'une incapacité de nos services de RG. Mais bon, les Charly, ce n'était pas du tout bon non plus, n'est-ce pas ?

Entre BlaBla journalistique et récupération politique, Mensongeries et Tchatchateries télévisuelles, Incohérences, infos et contre-infos, et lavage, essorage et repassage de cerveau, 4 millions d'âmes sont descendues dans la rue et plus de 7 millions d'autres, ou les mêmes, vont acheter ce magazine qu'ils n'avaient jamais lu auparavant. Une bonne affaire financière. Finalement, la mort et le dictat de l'émotion font vendre, triste constat.



Que sont-ils allés chercher dans la foule : liberté d'expression ? Liberté, oui, expression, oui ! Mais quelle expression ! (Ne peut-on être un peu plus respectueux des autres ?) Questions existentielles, donner un sens à sa vie, se révolter contre.... ou pouvoir dire : j'y étais. Pas moi ! Je n'y étais pas. Mais tout ceci est bien triste, de pauvres innocents y ont perdus la vie et ce défilé parisien avec CERTAINS chefs d'état, fait toutefois poser quelques questions ? Et quelles mesures vont être prises ???

Bon, in fine, c'est peut être idiot de réfléchir, peut être la solution la moins péjorative est de se laisser porter par ce tsunami organisé.

On verra ce que nous réserve cette année, qui déjà se profilait assez morose sur le plan économique. A bientôt peut être. On ne sait de quoi sera fait demain. Et Profitez d'Aujourd'hui.

Dr Simone Marie Becco

Ma vie avec une Danseuse : Sa Majesté "le Stampe"



Pourquoi ce besoin de retrouver mes marques ? à cette époque en 1992 je venais de permettre à mon Président de l'entreprise où j'étais directeur des projets spéciaux, de signer le contrat de la chaîne d'assemblage des Béluga, ce bel Airbus Super transporteur.

Recevant les félicitations du donneur d'ordres pour notre succès, il fallut répondre à la question : le planning de monsieur Ricard nous indique que vous ferez le jonctionnement des parties basses de l'A300-600 le 11 janvier prochain. Nous sommes le 21 juillet 1990 et vous n'avez pas lancé le programme.. ??? je passe les détails, mais le Président a signé après m'avoir regardé (du genre si ça capote, je vous vire..) ... la nuit suivante, je n'ai pas dormi... avais je oublié un détail, avais je sous estimé le travail ? si j'en croyais les N-1 j'étais fou et faisais prendre des risques à l'entreprise, etc..

Au petit matin ma décision était prise, fallait que je retrouve mes marques.. la seule chose que je croyais savoir bien faire était de l'acrobatie aérienne, et donc de me mettre à l'épreuve dans un avion, après une dizaine d'années sans beaucoup voler comme pilote aux commandes. Et pourquoi pas dans un Stampe.. je pars donc en tour de France pour voir les avions disponibles à la vente.

Je suis séduit par le F-GHON de Montceaux les Mines.. tout blanc avec la Cigogne de Guynemer et qui avait été piloté par Eric Muller, grand voltigeur de libre intégral.. la Cigogne était en souvenir du grand père de Gilbert Bialas le restaurateur du Stampe, lequel grand père avait été compagnon de Guynemer en 1914... je prends rendez vous pour les essais et acquisition si tout va bien... nous sommes au terrain de bon matin.

Gilbert me montre comment préparer et démarrer le Renault inversé PEI de 1939 et nous roulons pour la piste face à l'ouest. Décollage dans l'axe ! Gilbert lève le pouce.. ça ne doit pas être courant avec les couple gyroscopique à la rotation.. je monte au moins à 200' après avoir déjà viré à droite (je n'aime pas la ligne droite) et là le moteur s'arrête.. La chance est encore une fois avec moi... un petit prés entouré d'arbres avec des vaches au milieu... tous les réflexes sont revenus, les vaches se sont écartées et je me suis posé en extrême douceur dans la bouse..

Gilbert pleurait, comme quoi il n'avait jamais eu de chance dans sa vie !!!??? le bon paysan est venu couper la clôture et il y avait juste un petit passage pour ramener "ON" sur l'aérodrome.. il a d'abord fallut laver copieusement l'avion au jet d'eau... j'ai quand même gardé une petite trace de bouse sous l'aile droite et ce, pendant quelques années... après avoir reproduit la panne...

Le "Gag du Stampe" résonnait, dans mes oreilles, la voix d'un vieux pilote du CEV... et c'était bien du remontage désaxé du décanteur d'essence qu'il s'agissait.. l'analyse étant faite, je suis reparti seul sans Gilbert pour une voltige et satisfait, je lui ai acheté son bel oiseau.. retour sur Saint Laurent Médoc en fin de journée.

Il faisait un peu frais à l'air libre en navigation ce 11 septembre.

J'étais donc rassuré sur mon jugement.. et j'en conclu que le programme Beluga devrait bien se passer. Effectivement, nous l'avons réalisé en moins de six mois à la seconde près pour le jonctionnement...mise en place des équipes, construction d'un hangar de deux cellules pour Beluga et A 340, réalisation des outillages dont un robot pour la découpe du cadre principal...

Quel plaisir de voler dans le Stampe aux commandes de vol uniques. Un avion qu'il fallait piloter et les erreurs d'anticipation sur les commandes se voyaient franchement du sol.. chaque retour de vol il fallait essuyer l'huile sous le fuselage... on dit que c'est normal pour un Stampe... et pourtant aujourd'hui avec son nouveau propriétaire Jean Robert Oudin il n'y a plus une goutte d'huile sur le fuselage, même après une voltige.. ?? C'est un génie de la mécanique, un ingénieur de haut niveau avec des doigts de magicien... c'est le plus bel avion aujourd'hui sur l'aérodrome de Saint Laurent Médoc et peut être au monde pour les Stampes.

Par une belle journée d'été, nous allons avec mon épouse Raymonde à un meeting à Ribérac, posé à l'heure qui m'était demandée, avant midi, un organisateur me dit que j'étais attendu aux opérations ??? J'y découvre que je suis sur le tableau d'ordres pour un combat simulé contre un Fokker triplan...

Un ancien élève sur Mystère IV Georges Francès m'accueille en me disant qu'il avait pensé que cela me ferait plaisir... le Baron Rouge contre Guynemer !.. Le vol fut fabuleux comme les nombreux qui suivirent en meetings régionaux.. à notre atterrissage un pilote, Peter, ex Swissair et RAF nous félicite et nous propose de faire une patrouille à trois avec son Bucker... les organisateurs acceptent de nous accorder un créneau à 18 heures.

Nous décollons en patrouille à trois, le Fokker en leader et procédons à des passages en formations diverses.. calme jusque là le Stampe ne devait pas se poser et rentrer directement sur LFDU, avec Raymonde devant et des bidons d'huile sous les bras... que pensez vous qu'il arriva avec trois anciens pilotes de chasse ?

Georges à fait le signe d'éclatement face au public (vous savez le geste du tranchant de la main abattu sèchement sur le tableau de bord..) et chacun pour soi en combat individuel... Raymonde a connu son premier tonneau barriqué basse hauteur pour passer derrière le Bucker...

Nous avons continué ainsi à deux, trois, voir quatre avec un deuxième Bucker pendant quelques années. Le plus beau souvenir de combat est contre Peter Warden avec son Bucker lors d'un meeting à Brives... comme dans un rêve, ou dans un film de la première guerre mondiale.

Deux anciens pilote de la RAF qui s'affrontaient pour le plaisir, mais comme si les avions étaient effectivement armés. Peter était déchainé et maniait son Bucker à merveille. Le spectacle était fabuleux et m'émeut encore 20 ans après, la ville de Brives au soleil tournoyait à grande vitesse, mais nous n'étions plus dans ce monde en bas.....

Beaucoup de souvenirs reviennent à ma mémoire, des voltiges surtout. Incroyable que cet appareil qui perdait toujours de la hauteur en voltige avec moi, cessait d'en perdre lorsque j'arrivais près du sol, même en partant en boucle à mi hauteur des arbres (époque ancienne qui était moins exigeante qu'aujourd'hui sur les minimas en meeting..) autre souvenir le survol 500 pieds haut à Châteauroux d'un A 340 en circuit de piste, lors d'un convoiage pour meeting en Champagne..

Et une erreur impardonnable de ma part.. pour des raisons bêtement personnelles, je voulais faire un vol malgré la météo peu favorable. Deux spectateurs sur le parking à 100 mètres de l'axe de piste, m'ont vu rouler et m'aligner, pensant que j'allais revenir.. et bien j'ai décollé et les deux spectateurs m'ont immédiatement perdu de vue jusqu'à ce que je me pose pour un complet après un seul tour de piste vent arrière rapprochée... c'était juste en visibilité et plafond, mais je me sentais bien, garder le sol en vue et la vitesse aux fesses en virant pour m'aligner.. pas question de regarder à l'intérieur le badin.. le plus extraordinaire est que j'avais et j'ai encore l'impression d'avoir vécu des moments bien plus difficiles en avions de chasse à basse hauteur, 84F, Mirage IIIE, Mystère IV, Hunter, Jet Provost.

La grosse différence c'est que dans ces avions quand cela ne passait plus on tirait sur le manche et on allait voir le soleil au dessus des nuages... et là en Stampe.. pas d'instrument de PSV...



Roger Ricard

Vampire vous avez dit vampire



Le vampire et le T-bird étaient les avions en service aux temps lointains où j'ai fait l'école de chasse à Meknes

J'ai adoré ces machines même si la menace de l'élimination se faisait sentir quotidiennement mais je les revois avec nostalgie.

Le vampire, avion en contreplaqué pour l'essentiel, était farouchement British, avec ses instruments bizarres comme l'indicateur de virage composé de 2 aiguilles pivotant autour d'un centre commun, l'une en haut, l'autre en bas (!).

Ses freins à vessie qui lâchaient des bruits chuintants comme on pouvait en entendre dans le métro parisien et dont l'utilisation différentielle était si peu classique qu'il fallait faire un grand tour de la base en roulant avant de partir voler sur ce qui a été notre premier monoplace. Le moteur Goblin qui pompait au démarrage si un mécano de chaque côté ne mettait pas ses fesses dans les petites entrées d'air triangulaire pour réguler le débit d'air (*heureusement, le vampire était bas sur patte, et même un tout petit mécano suffisait, les grands devaient presque s'accroupir: Spectacle à ne pas manquer*)

En vol c'était un avion simple et rustique, pas très doué pour les grandes vitesses: début de compressibilité dès Mach 0.78. En outre totalement récalcitrant au ré-allumage en vol qui nous était strictement interdit (*après que le pilote détaché de De Havilland qui seul y était autorisé soit passé de vie à trépas dans sa dernière tentative!*).

Cette limitation était d'autant plus regrettable que ce réacteur antique s'éteignait très facilement. De plus, l'abandon en vol était strictement interdit (*il n'y avait pas de siège éjectable*) car le plan horizontal qui joignait les 2 petites dérives décapitait au passage le téméraire qui bravait l'interdiction: Les crashes en campagne étaient donc monnaie courante.

Ainsi dans mon escadron (*Les Papous*) 30 stagiaires ont fait chacun 40 heures de vol, menant à 5 crashes: un peu plus d'un crash (*1.25 exactement*) pour cent heures de vol, il fallait des avions pas chers: il se trouve que c'était le cas.

Nous avions à peine plus de 20 ans, les ailes de Pilote de Chasse étaient à portée de la main alors oui nous aimions ces avions, c'était "le bon temps"...

GILBERT DEFER

Rencontre avec un pionnier : Henri Fabre.

Par François Delasalle.

Il y a souvent des querelles nationalistes sur la paternité des inventions aéronautiques. Le premier vol motorisé d'un plus lourd que l'air, Ader ou Wright ? La première victoire aérienne, française ou anglaise ? Le premier atterrissage d'un bimoteur sur porte-avions, français ou américain ? Peu importe. Mais un inventeur fait l'unanimité, c'est Henri Fabre, le premier à avoir fait voler un hydravion et reconnu comme tel dans le monde entier.

Henri Fabre naquit en 1882 à Marseille, dans une famille de négociants et d'armateurs. Il fit ses études supérieures à Paris et fut diplômé de l'école supérieure d'électricité en 1906. À Paris, il rencontra Ernest Archdeacon, un mécène de l'aviation qui avait créé avec Henry Deutsch le prix récompensant le premier vol en circuit fermé d'un kilomètre, prix qui fut remporté par Henry Farman sur avion Voisin. Fort de sa recommandation, il put alors rencontrer tous les pionniers qui menaient des recherches sur « le plus lourd que l'air » : Gabriel Voisin, Louis Breguet, Santos Dumont, Victor Tatin et d'autres.

Il décida donc de débiter des recherches dans cette voie. À son retour à Marseille, son père lui confia une somme de 100 000 francs-or pour lancer son projet. Il décida de procéder avec méthode et d'étudier séparément les aspects du problème du vol. Il distinguait quatre éléments à étudier :

- les ailes
- l'hélice
- les flotteurs
- la stabilité de l'appareil.

L'hydravion sera construit en faisant la synthèse des quatre séries d'essais. Soulignons la méthode scientifique qu'Henri Fabre suivit pour mener à bien son projet. À cette époque, de nombreux pionniers étaient des empiriques et un certain nombre d'avions finissaient en tas de bois avant même d'avoir décollé.

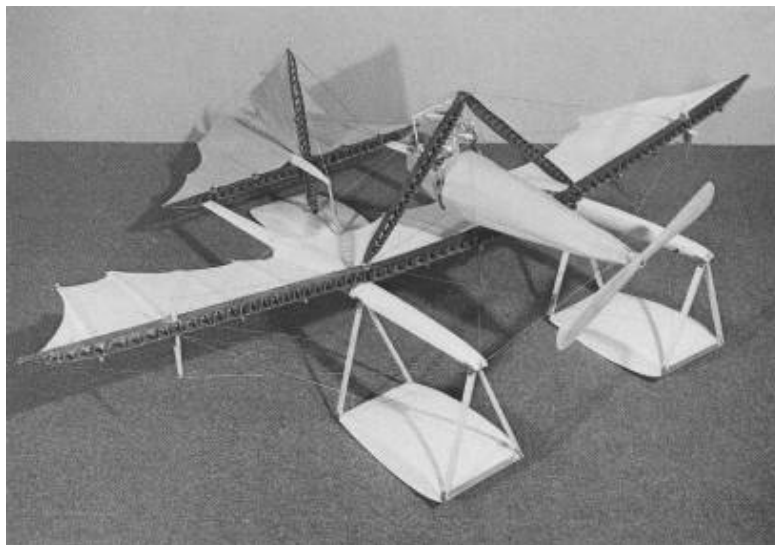
Pour les essais des ailes et des flotteurs, Henri Fabre choisit l'étang de Berre. Les vents y sont forts et réguliers. Les surfaces portantes furent étudiées grâce à l'emploi de cerfs volants. La surface de l'eau sans grande vague était un « bassin de carènes » utilisable à moindre coût pour tester les flotteurs. Pour ces deux séries d'essais, il lui fallut acheter un bateau et son choix se porta sur un remorqueur, le « Marseillais 18 », qui reçut quelques modifications pour pouvoir servir de navire laboratoire.

La première piste fut celle de flotteurs en catamaran avec des surfaces immergées mais ils ne donnèrent pas satisfaction.

En 1909, la seconde réalisation fut un grand hydravion trimoteur dont une maquette réalisée par Henri Fabre a survécu. Trois moteurs de motocyclette Anzani de 12 cv entraînaient par une courroie une grande poulie solidaire de l'hélice. Pour un hydravion, la difficulté est de quitter la surface de l'eau. Il faut passer par une étape que l'on appelle le « déjaugeage », c'est-à-dire que l'hydravion passe de l'état de bateau porté par l'eau, où le frottement de l'eau est très important, à l'état de skieur nautique où il glisse sur l'eau sans frottement et peut atteindre la vitesse de décollage.

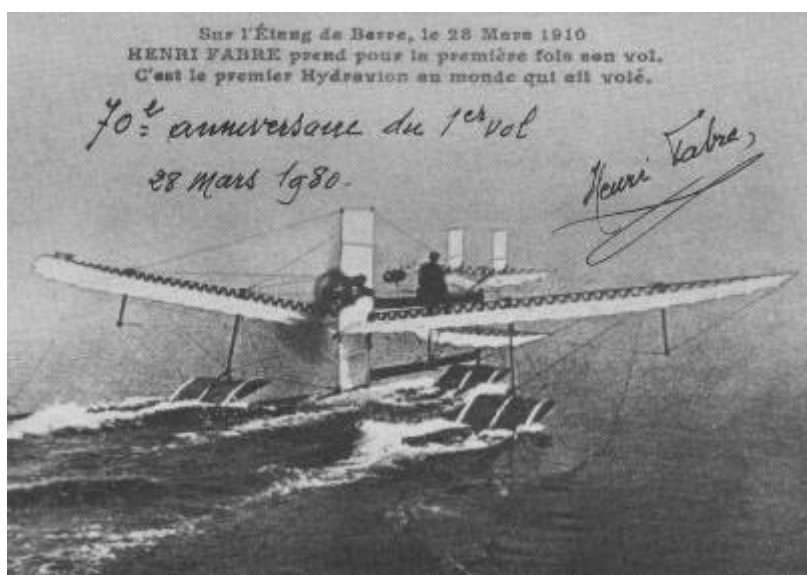
Cela fut réalisé en plaçant deux flotteurs à l'avant pour porter l'essentiel du poids et un flotteur à l'arrière pour donner l'angle d'attaque de l'appareil.

On remarque sur la maquette le longeron de l'aile dont la forme particulière donnait une grande résistance à l'aile pour un poids réduit.



CP collection FD

Manquant de puissance, le trimoteur ne put décoller. Les essais duraient depuis quatre ans mais les grandes lignes de la technique de construction étaient comprises. Henri Fabre rencontra, à la fin de 1909, Laurent Seguin qui avait conçu un moteur puissant et léger : le moteur Gnome. Ce moteur devait dominer les débuts de l'aviation jusqu'à la fin de la guerre. Il avait une caractéristique, comme la plupart des moteurs de cette époque : on ne pouvait le faire démarrer qu'en faisant énergiquement tourner l'hélice à la main. Facile pour un avion terrestre mais difficile pour un hydravion. L'idée d'Henri Fabre fut de placer le moteur à l'arrière de l'avion, de rapprocher l'aile principale de l'arrière et de mettre l'empennage à l'avant. Ainsi ? on pouvait accéder à l'hélice depuis le quai pour faire démarrer le moteur sans avoir à faire faire demi-tour à l'hydravion pour s'envoler.



CP Collection FD

Sur cette carte postale, on voit bien la structure de l'hydravion qui semble aller à l'envers. C'est ce qu'on a appelé par la suite un « canard » par similitude avec un canard en vol, qui a un long cou. On voit bien l'incidence des flotteurs qui semblent glisser sur l'eau, comme des skis nautiques. Plus tard, Henri Fabre critiqua cette conception en canard. Mais il était peut-être un peu sévère avec sa réalisation et le canard a donné ultérieurement satisfaction dans certaines utilisations.

Le premier vol eut lieu le 28 mars 1910, après un certain nombre d'essais et de mises au point. Il faut penser que ce premier vol de l'hydravion était aussi le premier vol du pilote. Heureusement l'appareil avait été étudié pour être stable, sans intervention du pilote, dont la seule action était de manipuler la manette des gaz. Un petit réglage du gauchissement fut cependant nécessaire pour assurer le décollage. Plusieurs vols suivirent, constatés par un huissier et deux gendarmes.



Sur cette photo, on distingue parfaitement le moteur Gnome de 50 cv et l'hélice placée en arrière de la cellule. L'hélice fut parfaitement réalisée par la société Chauvière, le spécialiste de l'époque.

Ce moteur était rotatif, c'est-à-dire que le carter du moteur tournait avec l'hélice, alors que le vilebrequin était fixe.

Le refroidissement du moteur était ainsi parfaitement assuré mais cette conception était limitée en puissance et elle disparut après la guerre.

Un des avantages de la position du moteur à l'arrière était que l'huile et les gaz ne salissaient pas le pilote.

L'appareil pesait 475 kg. (Photo Fabre)

Par la suite, le canard d'Henri Fabre fit plusieurs vols et reçut plusieurs modifications. Il participa au meeting de Monaco en 1912. Mais il fut rapidement abandonné. Les hydravions à coque, inventés par l'américain Glen Curtiss, le dépassaient en performance. Il y eut une production en série des flotteurs Fabre que l'on retrouva sur des avions Voisin, Caudron ou Borel.

Pendant la guerre, les ateliers Henri Fabre construisirent sous licence vingt-quatre hydravions Tellier. Mais la fin de la guerre mit un terme à cette activité. Atteint de cataracte et aveugle pendant plusieurs années, Henri Fabre s'éloigna définitivement de l'aviation.

En 1980, je passais avec ma jeune épouse quelques jours de vacances dans l'Isère, chez René Toussaint, un auteur d'Aéromed que vous connaissez bien pour ses articles sur les avions à réaction.

Henri Fabre, alors âgé de 98 ans, était retiré dans une maison de retraite au Touvet, à quelques kilomètres de là. La Maman de René avait eu l'occasion de le rencontrer et avait trouvé un homme charmant et très accueillant, ce qui lui donna l'idée d'organiser une visite pour les fanas que nous étions, et que nous sommes toujours bien des années plus tard.

Henri Fabre accepta et nous passâmes une heure merveilleuse. Il prit le temps de nous expliquer les étapes de ses recherches, nous fit partager la joie de son succès et ses espoirs quand il entreprit une production d'hydravions militaires pendant la première guerre mondiale.

Puis, de la tristesse se lut un bref instant sur son visage, quand il nous expliqua que, faute de commandes, il dut arrêter cette activité et se reconvertir.

Il répondit avec patience et précision à nos questions, évoquant les pionniers qu'il avait rencontrés et nous décrivant les évolutions majestueuses d'un dirigeable, ce qui restait pour lui le plus beau spectacle qu'il ait vu. Il nous montra aussi sa collection d'articles de journaux sur les hydravions.

Le temps qui passait n'avait pas amoindri son intérêt pour le sujet. Il nous présenta son épouse, née de Montgolfier et il nous dédicença son ouvrage «L'enthousiasme des amateurs aide les pionniers à réussir».

Henri Fabre décéda à 101 ans, le 29 juin 1984, au Touvet, en Isère. Il n'a jamais été oublié.

Le centième anniversaire de son premier vol a été célébré avec intérêt et a donné lieu à plusieurs manifestations. L'hydravion original est conservé au Musée de l'Air du Bourget.

Une copie grandeur nature est exposée dans un des halls de l'aéroport de Marignane, à quelques pas du site de son premier vol.

Il a laissé deux livres :

« J'ai vu naître l'aviation », qui décrit sa famille et les débuts de l'aviation. Le livre a été édité en 1980 mais a été réédité récemment.

« Les 3 hydravions d'Henri Fabre », qui traite des essais des hydravions.

HELICOPTERES EN INDOCHINE

A SAIGON, le 16 MAI 1950 à 17 heures 50, le P. C du GATAC Sud (Groupement Aérien Tactique) reçoit le message suivant « Vous demande évacuation par hélicoptère de deux blessés couchés secteur nord-ouest TAN UYEN, Coordonnées 340/850. DZ balisée.

Quelques minutes plus tard, le Lieutenant Alexis SANTINI décolle aux commandes de son Hiller 360 du Service de Santé pour accomplir la première mission confiée à un hélicoptère militaire Français.

Cela fait 54 ans que cette première sortie a été effectuée dans des conditions qui ne furent pas les meilleures. Pourtant le chemin pour en arriver là ne fut pas des plus simples.

En Indochine, le problème du sauvetage des blessés, auxquels il fallait éviter un long transport par voie de terre dans la difficile nature tropicale, avait amené l'Armée de l'Air et divers responsables militaires, comme ceux des Services de Santé, à songer aux Hélicoptères

Jusqu'à la fin 1944, des obstacles Techniques aussi bien que Financiers avaient retardé l'acquisition d'appareils à Voilures Tournantes. Pourtant il fallait sauver un maximum de blessés. Cette tâche avait alors été confiée aux petits Morane 500 des Services de Santé.

Dans l'état de dispersion des troupes au début du conflit Indochinois, il avait fallu multiplier les terrains d'aviation à proximité des positions occupées. Les conditions géographiques ne permettaient pas toujours la réalisation d'une piste. C'est alors que le Médecin Général ROBERT réussit à vaincre l'obstacle financier avec les propres fonds de son Service de Santé et put acquérir deuxHiller360.



A l'époque, en 1949, la France ne fabriquait pas encore d'hélicoptères, par contre Westland, en Grande Bretagne, construisait sous licence le Sikorsky S 51 et tentait avec beaucoup de difficultés d'adapter son moteur Alvis Leonides de 535 cv pour remplacer le Pratt & Whitney d'origine qui ne développait que 455 cv.

Quatre constructeurs étaient en concurrence, Sikorsky, Bell, Piasecki et Hiller. Sikorsky et Piasecki furent écartés car ils ne fabriquaient que des appareils lourds. Entre le Bell 47 et le Hiller 360, le choix fut difficile. tous deux étaient équipés de moteurs Franklin de 178 cv qui leur conférait des performances équivalentes.

Le Hiller fut retenu car plus connu en France où il excellait comme engin de publicité. Cet appareil d'un poids à vide de 660 Kgs pouvait transporter 360 Kgs à la vitesse de 100 Km/h. toutefois cette charge utile fut abaissée à 274 Kgs car la version sanitaire comportait deux civières placées de chaque côté de la cabine et pesant chacune 35 Kgs.

Pilote et blessés ne devaient pas excéder 240 Kgs pour permettre l'emport de 107 litres de carburant soit la capacité maximale du réservoir.

Malgré le risque du travail en surcharge, deux pilotes et quatre mécaniciens de l'Armée de l'air furent détachés pour permettre le travail opérationnel de ces hélicoptères.

Les stages furent effectués chez Hélicop Air, d'Henry Boris avec entre autre comme instructeurs Alan Bristow et Gérard Henry.

Les deux premiers pilotes seront le lieutenant Alexis Santini et le Sergent Fumat qui entre Novembre 1949 et Mars 1950 vont s'initier aux vols bien spécifiques de l'hélicoptère.

Santini sera le premier à regagner SAIGON en Avril 1950 à l'Escadrille de Liaison (ELA) N° 52. Ils seront les seuls à effectuer toutes les missions sanitaires. Puis vint un petit bout de femme, le Médecin - Capitaine Valérie André. Chirurgien, parachutiste, elle va tout faire pour devenir pilote d'hélicoptère. Après accord de ses autorités, elle va s'entraîner à Cormeilles en Vexin et sera lâchée sur Hiller H 23 (dénomination du 360 dans l'Armée Américaine) le 11 Août 1950. De retour en Indochine, elle en priorité s'occupe des blessés qu'on lui amène à l'hôpital. Elle ira participer à quelques évacuations sanitaires sur le Hiller avec Santini qui veut la lâcher en opérationnel lui-même. C'est le 16 Mars 1952 qu'elle effectuera sa première évacuation sanitaire seule à bord à Bat Nao. « Madame Ventilateur » était née. Quelques années plus tard, Valérie, épousera son Moniteur sur le terrain, Alexis Santini.



L'Adjudant-Chef Bartier viendra également renforcer l'équipe car le parc des hélicoptères va augmenter.

En effet, début 1952, le bilan était plus que satisfaisant. 200 missions de jour comme de nuit avaient été effectuées, soit 590 heures de vol avec l'évacuation de plus de 310 blessés.

Cette année-là, quatre nouveaux Hiller sont réceptionnés par l'Armée de l'Air, un appareil du même type est offert par la ville de Bordeaux et les Anciens du Corps Expéditionnaires. Neuf Westland sont commandés en Angleterre et les équipages envoyés en stage. Le WS 51 avec son moteur de 520 cv, peut enlever trois ou quatre blessés et possède une autonomie de trois heures environ.

A partir de 1953, six Hiller équipés de moteurs de 200 cv sont versés à l'Armée de l'Air qui décide de transformer ses anciennes versions avec ce nouveau moteur. A partir de d'Octobre 1953, dix-huit Sikorsky S 55 sont livrés. Ces appareils équipés de moteurs de 700 cv pouvaient transportés 6 blessés couchés, possédaient une autonomie de 4 heures pour une distance franchissable de 500 km.



Ces appareils rendront de nombreux services lors de la Bataille de Dien Bien Phu pour l'évacuation de nombreux blessés et finiront par le Transport des Membres de la Commission d'Armistice.

Au début de l'année 1954, l'Armée de l'Air décidera de réduire sa flotte d'hélicoptères au profit de l'A.L.A.T

Les pilotes et mécaniciens de l'Armée de Terre seront instruits dans les Ecoles Civiles Françaises puis mis en condition opérationnelle en Indochine.

Dien Bien Phu tomba le 8 Mai 1954 et le cessez le feu intervint le 26 Juillet.

L'épisode INDOCHINE vient de s'achever, les équipages vont vivre une nouvelle aventure dans un autre pays, l'ALGERIE.

Avant de mettre en évidence le bilan, j'aimerais rendre une sorte d'hommages aux Chasseurs qui avaient pour mission d'escorter les « Ventilateurs », aux Convoyeuses de l'Air qui étaient chargés d'assister les blessés lors de leur arrivée par les Airs et enfin aux IPSA (Infirmières, Pilotes, Secouristes de l'Air) ,dont on ne parle pas souvent , et qui elles , régulièrement seules à bord, s'occupaient du rapatriement de ces derniers sur des avions de lignes telle la TAI (Transports Aériens Internationaux) vers des hôpitaux mieux équipés à travers le monde tout en prodiguant le réconfort et les soins nécessaires . Emmanuela DE CERTAINE fut une de ces jeunes femmes et a cumulé bon nombre d'heures de vol dans des conditions parfois très difficiles, voire quelques fois dramatiques.

Un grand Merci et Bravo.

LE BILAN DES HELICOPTERES EN INDOCHINE :

Heures de vol : 9561 heures 45 mn

Heures de vol opérationnel : 7300 heures 05 mn

Blessés évacués : 11 193

Pilotes sauvés en zone rebelle : 38

Evadés de Dien Bien Phu récupérés : 80

Jean – Marie POTELLE







PAPYCOPTERE

Le Dassault Rafale

La genèse

1979, alors que les Mirage 2000 et 4000 avaient à peine volé, Dassault entreprenait l'étude de leur successeur. Comme le Mirage 4000, celui-ci allait être biréacteur, doté de plans canard et d'une grande manœuvrabilité.

Plusieurs solutions sont étudiées avec une ou deux dérives et des entrées d'air latérales de différentes formes. Ce ne sont plus les traditionnelles entrées d'air latérales en demi-cercle avec leurs souris, apparues sur le Mirage III. Celles-ci étaient très efficaces aux hautes vitesses, mais peu adaptées aux manœuvres violentes du combat aérien rapproché.



A la même époque, l'armée de l'air recherche le futur remplaçant pour ses Mirage F1, Jaguar et Mirage IV, tandis que l'Aéronavale a le même problème avec ses Crusader largement dépassés et à terme avec ses Super Etendard.

Les états-majors européens se posent la même question pour succéder à leur F 4 Phantom et à terme de leurs Tornados. Français, anglais, allemands, italiens et espagnols se réunissent pour définir un avion commun, de construction européenne. Hélas il est impossible d'arriver à un accord, tant du point de vue de la masse de l'avion (et donc de son prix) que du partage de sa fabrication.

En 1983, tandis que les autres nations se dirigent vers l'Eurofighter Typhon, la France se lance dans la conception d'un démonstrateur ACX (Avion de Combat eXpérimental). Une maquette grandeur nature trône sur le stand Dassault lors du salon du Bourget 1983.

Le démonstrateur, baptisé entre temps « Rafale », est présenté à Saint-Cloud le 13 décembre 1985, en présence de Marcel Dassault, dont ce sera une des dernières sorties en public. Transporté à Istres par la route, puis re assemblé, le Rafale A vole le 4 juillet 1986 avec deux moteurs américains F 404 (ceux équipant le Mc Donnell-Douglas F 18).

Suivant une tradition bien établie chez Dassault, il passe le mur du son lors de son premier vol. En avril 1987 et juillet 1988, il effectue plusieurs présentations à l'appontage sur le Clemenceau puis le Foch, mais sans se poser toutefois car son train d'atterrissage n'est pas prévu pour l'appontage et il ne dispose pas d'une crosse d'appontage.



En 1988 la décision est prise de fabriquer en série un avion légèrement plus petit pour l'armée de l'air et la marine. Quatre avions de pré série sont commandés pour la mise au point : un C, deux M et un B. Il est prévu d'acheter au total 336 avions de série: 86 M monoplaces pour la marine, 225 C monoplaces pour l'armée de l'air et 25 B biplaces d'entraînement et de combat pour l'armée de l'air, qui assurera la formation des pilotes de la marine. La marine ne commande pas de biplaces (Rafale N) pour les missions opérationnelles, car cela ne rentrait pas dans son budget. A noter que l'entretien et la gestion des rechanges se fera en pool entre les deux armes.

L'avion sera de conception 100% française : cellule, moteurs, équipement électronique, radar et armement. Ce qui permettra d'éviter le veto à l'exportation que les américains imposent parfois à des avions équipés de moteurs ou d'équipements « made in USA ».

Démonstrateur et présérie

Le Rafale A revole le 27 février 1990 avec un moteur français SNECMA M88, destiné aux avions de série, puis il reçoit rapidement son deuxième moteur français.

Le Rafale C01 vole le 19 mai 1991. Il sert à l'ouverture du domaine de vol (essais à hautes et basses vitesses) puis est affecté à la SNECMA pour la poursuite des essais du moteur M88.

Les monoplaces Marine M01 et M02 prennent l'air le 12 décembre 1991 et le 8 novembre 1993.



Ils sont destinés aux essais spécifiques à la marine. Le M01 participe à quatre campagnes d'essais aux USA entre 1992 et 1995, où il effectue de nombreux catapultages et appontages à partir d'installation au sol reproduisant les équipements des porte-avions.

Les deux avions font également des campagnes à bord des porte-avions français Foch et Clemenceau de 1993 à 1998. A cette occasion les catapultes sont légèrement modifiées pour tirer le Rafale par son train avant et non pas par une élingue accrochée sous les ailes, comme pour les Super Etendard.

Entre-temps la commande a été réduite de 336 à 294 avions : 60 M, 95 C et 139 B. L'armée de l'air privilégie les avions biplaces pour les missions longues et complexes.

A noter que ce train avant est légèrement comprimé lorsqu'il est fixé à la catapulte. Il libère son énergie lorsqu'il se désolidarise de celle-ci en bout de course, ce qui pousse le nez de l'avion vers le haut pour prendre son incidence de montée. Ce train avant est surnommé « train sauteur ». Les avions embarqués ont un train d'atterrissage beaucoup plus robuste que leurs homologues terrestres car l'atterrissage est beaucoup plus brutal sur un porte-avions, sans arrondi pour diminuer la vitesse verticale, quand ce n'est pas le bateau qui remonte vers l'avion à cause d'une vague. Ils disposent d'une crosse d'appontage massive sous l'arrière du fuselage, afin d'attraper les brins d'arrêt disposés en travers du point arrière du porte-avions et qui immobilisent l'avion en quelques dizaines de mètres.



Ces modifications et les renforts de structure font que la masse à vide du Rafale M est supérieure de 700 kg à celle de son frère Rafale C. Le M02 fera également des essais sur le porte avion Charles de Gaulle en 1999 afin de valider les installations aéronautiques du bateau : catapultes, brins d'arrêt, hangars, ascenseurs).

Le biplace B01 décolle le 30 avril 1993 et sert à la mise au point du radar, qui a volé précédemment sur un Mystère 20 modifié. Il réalise également de nombreux vols de démonstration tant pour les militaires français, que pour la presse et bien sur les clients potentiels à l'exportation.

Mais le calendrier de la mise en service du Rafale n'a pas cessé pas de glisser pour raison budgétaire. Ainsi en 1988 il était prévu une mise en service en 1996. En 1990 elle était reportée à l'an 1999 et ainsi de suite. Au total le programme prendra près de 10 ans de retard ! Pendant ce temps les armées devront continuer à utiliser des avions vieillissants, voire dépassés et dissoudre des unités faute d'avions.

Le démonstrateur Rafale A, vole jusqu'en 1994 avec ses successeurs, puis il est placé sur un pylône à l'EPNER (Ecole du Personnel Navigant d'Essai et de Réception) à Istres. Il est également présenté sur les Champs-Élysées en 1998 avec le M02 pour célébrer le centenaire de l'Aéroclub de France.

Le Rafale en service

La série démarre enfin en 1998 afin de livrer rapidement les premiers avions à la marine, qui en a besoin pour remplacer ses Crusader « prolongés » (c.a.d. maintenus en état de vol) à grand frais (800 millions de Francs pour 17 avions). Vu le prix de la prolongation des Crusader et leur faible valeur opérationnelle, car l'avion date de 1955 comme le Mirage III, on peut se demander si la location de 12 F 18 auprès de la marine américaine pour couvrir la période 1993-2001 aurait vraiment coûté plus cher. Il est par contre certain que l'efficacité opérationnelle aurait été sans commune mesure. Cela aurait également permis de préparer les personnels de la marine à l'utilisation de machines modernes.

La fabrication redémarre en 2003 afin de livrer ses premiers avions à l'armée de l'air. Ceux-ci sont au standard F2 plus performant et capable de missions air-sol. En 2004 les trois premiers Rafale B rejoignent la base de Mont de Marsan (Landes), où sont définies les procédures d'utilisation de l'avion. Un premier escadron opérationnel est formé, puis il fait mouvement vers sa base définitive de St Dizier (Haute Marne) en 2006. Il s'agit du 1 / 7 Provence. En plus de missions de chasse et d'assaut classiques, il est chargé de la formation des équipages français, mais aussi des potentiels clients à l'exportation.



Un deuxième escadron, le 1/91 Gascogne est formé selon le même processus en 2009. Il est spécialisé dans la dissuasion nucléaire.

Pour aider les pilotes de la marine à faire la transition entre les Crusader / Super Etendard et le Rafale nettement plus moderne, des pilotes sont détachés dans l'armée de l'air pour voler sur Mirage 2000C de chasse et 2000D d'attaque au sol. Quelques pilotes expérimentés de l'armée de l'air sont ensuite détachés dans la marine lors de la formation de la

première flottille (12F) sur Rafale en mai 2001 à Landivisiau (Finistère). 10 avions sont livrés au standard F1, capable de mission air-air et de ravitaillement en vol, puis la chaîne est remise en sommeil. Les Rafale marine ont participé depuis à de nombreux exercices multinationaux tant depuis le porte-avions qu'à terre.

En 2008 la marine a reçu 12 avions au standard F2 et a stocké ses premiers avions (std F1) à Landivisiau, en attendant leur transformation au standard définitif F3 chez Dassault à partir de 2014 et jusqu'en 2017. Depuis 2009 ce sont des avions au standard F3 qui sont livrés aux forces armées, tandis que les avions au standard F2 ont été mis au même niveau. A noter qu'il est impossible de reconnaître extérieurement les différents standards, sauf par le numéro de série des avions.

Les Rafale, tant de la marine que de l'armée de l'air ont servi en Afghanistan, démontrant que leur autonomie et leur capacité d'emport étaient parfaitement adaptées à ce vaste théâtre d'opérations. Nous sommes bien loin du Mirage 3, de ses « courtes pattes » et de son emport limité.



En Europe, les avions participent à de nombreux exercices multinationaux. Ils ont croisé le fer avec des F 15, F 16, F 18 et même de tout nouveaux F 22 américain ; sans oublier des Typhon européens. Les résultats de ces engagements n'ont pas été ébruités dans la presse anglo-saxonne, mais le peu qu'on en sait est que la Rafale a bien tiré son épingle du jeu.

L'avion est présent dans tous les salons aéronautiques, avec le soutien actif de l'armée de l'air, allant faire des présentations en vol jusqu'à Singapour par exemple. Mais des considérations politiques font que les avions américains, dont la conception remonte à 1972, ont été préférés jusqu'à présent par les pays souhaitant renouveler leur parc aérien.

La production continue pour l'armée de l'air avec la formation de l'Escadron de Transformation Rafale ETR 2/92 Aquitaine en août 2010. Il s'agit d'une unité commune à l'armée de l'air et à l'aéronavale, chargée de former tous les pilotes de Rafale, y compris les futurs pilotes étrangers, reprenant la tâche de formation assurée par le 1/7 Provence.

Une deuxième unité a été formée la même année à Al Dhafra aux Emirats Arabes Unis, il s'agit de l'escadron 3/30 Lorraine (en fait un demi-escadron), installé dans ce pays dans le cadre des accords de défense bilatéraux, mais aussi pour promouvoir le Rafale auprès de pays du golfe Persique.



Plusieurs campagnes de vente à l'exportation ont été lancées : Brésil, Qatar, Suisse, Inde... mais le prix élevé de l'avion limite le nombre de pays qui peuvent y accéder. L'avion a été proposé au Brésil en 2008, mais ce pays a préféré se tourner vers le petit avion suédois Saab Grippen, moins cher, mais également moins capable. La Suisse était également intéressée, mais elle a préféré elle aussi l'avion suédois en 2011, avant de tout arrêter après une « votation » défavorable début 2014. Les discussions se poursuivent avec le Qatar, mais tardent à déboucher.



Le premier client à l'exportation du Rafale a finalement été l'Inde. Les premières discussions ont commencé en 2001 et en 2012 ce pays négocie la fabrication sous licence de quelques 126 avions. La presse indienne a signalé que l'avion français était proposé 20% moins cher que son concurrent européen Typhon. La mise en service des premiers avions est prévue pour 2016.



Il a fallu attendre 2012 pour voir la création de l'unité suivante de l'armée de l'air : le 2/30 Normandie-Niemen à Mont de Marsan, spécialisée dans la reconnaissance photographique.

Les Rafale ont fait « parler la poudre » en Afghanistan en 2007 et 2009, puis au-dessus de la Libye en 2011, tant depuis le porte-avions, que depuis St Dizier et Solenzara. Ils sont également intervenus au Mali en 2013, avec une mission record de 9 h 35, menant 4 avions de Saint-Dizier à N'Djamena (Tchad).

De son côté, la Marine a débuté la formation d'une deuxième flottille (11F) en 2011 et la troisième (17F) est prévue pour 2015. Lors de la conception du porte-avions Charles de Gaulle, les installations aéronautiques ont été dimensionnées pour accueillir les avions de la marine américaine. Cette sage précaution a permis d'embarquer des avions radar 'Hawkeye', mais également d'avoir une interopérabilité avec la marine américaine. Des F 18 ont ainsi opéré depuis le CDG en 2005, tandis que des Rafale se sont posés sur des porte-avions américains en 2007 et 2008. 6 avions ont été basés sur le Theodore Roosevelt en 2009 pendant que le CDG était immobilisé pour entretien. Nouvelle visite des américains sur le CDG au printemps 2014.



A ce jour, environ 126 avions ont été livrés sur les 180 commandés : 39 M, 42 B et 45 C. Avec une cadence de livraison de 12 avions par an, la production devrait s'étaler jusqu'en 2030, afin de livrer 286 avions, dont 228 à l'armée de l'air et 58 à la marine. Si cette commande n'est pas à nouveau réduite d'ici là... Une version plus évoluée (F4) du Rafale est en cours de définition, pour une entrée en service prévue en 2018, avec la mise à niveau des

autres avions.... Si le budget le permet ! Les prochains escadrons devant recevoir les avions seront « L'Alsace », actuellement en sommeil, et le « La Fayette » qui vole sur Mirage 2000N à Istres.

Nul doute que nous verrons des Rafale dans le ciel français pour longtemps encore, jusqu'en 2040 au minimum. Espérons aussi que l'avion portera bientôt les cocardes d'autres nations en plus de celles de la France et de l'Inde.

Le banc d'essai du siège éjectable du Rafale. Cette maquette du fuselage avant est propulsée par des fusées sur une voie ferrée spéciale installée dans les Landes. Les carénages noirs à l'avant abritent des caméras à grande vitesse filmant l'éjection.

Lors de l'éjection, la verrière est découpée par des cordons explosifs avant la sortie du siège.



Propulsé par une fusée, le siège emmène le pilote au dessus de la dérive, quelle que soit la vitesse (même nulle) et les évolutions de l'avion. La séparation du siège et du pilote, puis l'ouverture du parachute sont automatiques. Ce siège a été conçu par Martin-Baker, une société anglaise, leader mondial dans ce domaine.

<u>Avion</u>	<u>Rafale A</u>	<u>Rafale C</u>	<u>Typhon</u>
<u>Envergure</u>	<u>11,2 m</u>	<u>10,8 m</u>	<u>10,9 m</u>
<u>Longueur</u>	<u>15,8 m</u>	<u>15,3 m</u>	<u>16 m</u>
<u>Hauteur</u>	<u>5,2 m</u>	<u>5,3 m</u>	<u>5,3 m</u>
<u>Masse à vide</u>	<u>9,5 T</u>	<u>9,5 T</u>	<u>11 T</u>
<u>Carburant</u>	<u>4,5 T</u>	<u>4,5 T</u>	<u>4 T</u>
<u>Armement</u>		<u>9,5 T</u>	<u>8 T</u>
<u>Masse maxi</u>	<u>15 T</u>	<u>24,5 T</u>	<u>23 T</u>
<u>Vitesse maxi</u>	<u>Mach 2</u>	<u>Mach 1,8</u>	<u>Mach 2</u>
<u>Autonomie</u>		<u>1850 km</u>	<u>1800 km</u>
<u>Moteurs</u>	<u>GE F 404</u>	<u>Snecma M88-2</u>	<u>Eurojet 200</u>
<u>Poussée</u>	<u>7,2T</u>	<u>5 / 7,5 T</u>	<u>6 / 9 T</u>



René Toussaint

Mancœuvres au Gabon.

Denis Turina

Fin novembre 1974, des manœuvres franco-gabonaises sont mises en place.

Via Istres et N'Djamena nous arrivons à Libreville où nous retrouvons un détachement de la 11 D.P. Pour les premiers décollages nous évitons au maximum le survol de la ville, jusqu'à ce qu'un appel de la présidence nous demande (ordonne ?) de survoler les maisons pour impressionner la population.

Une de nos premières missions est de nettoyer la DZ de Port-Gentil quelques minutes avant le largage des paras. Ils doivent pouvoir s'y regrouper sans avoir à subir les « tirs ennemis ».

Leader des trois F-100, pendant que nous faisons des passes de tir fictives sur des véhicules plus ou moins bien planqués, je repère deux paras debout sur la cabine d'un camion. Ils nous font de grands gestes qui ressemblent bougrement à des "bras d'honneur".

Mon sang de chasseur ne fait qu'un tour. Bêtement, je décide de les faire descendre de leur perchoir.

Au bout de deux ou trois passages, de plus en plus bas, j'ai confirmation des gestes inélégants qui nous sont destinés et je comprends que les gars ne sont pas vraiment impressionnés par nos manœuvres d'intimidation. Pour qu'ils descendent, il faudra donc leur faire peur...

Alignement sur le camion, "un peu" bas. En courte finale j'enclenche la post-combustion, et je pousse, léger, sur le manche. Mon équipier a vu sauter les insolents. Ils ont certainement eu peur... et moi aussi. Jamais je n'étais passé aussi près d'un obstacle au sol.

Puis nous rejoignons Franceville. Avec l'équipage du Nord venu de Dakar nous logeons dans un coin de l'ossature en béton qui allait devenir l'aérogare, les paras sont nos proches voisins.

Le ravitaillement en eau potable est fait par une citerne roulante, la salle de bains est à un kilomètre, dans un ruisseau. Avant d'approcher l'eau il est prudent de faire un peu de bruit pour éloigner les bestioles, et quelques reptiles ont été nos compagnons de baignoire.

Nous dormons sur des lits picots équipés de moustiquaires. Leurs pieds baignent dans des boîtes de conserve remplies de kérosène.

Nos F 100 se sont posés avec le pétrole suffisant pour assurer le retour sur Libreville car le convoi de camions citerne, parti trois semaines plus tôt de Libreville, n'était pas encore arrivé... ce qui nous a permis de repartir.

Les camions ne sont jamais arrivés à bon port.

Les moyens de sécurité ne permettant pas au C 135 de remplir les soutes de l'aérodrome, nous avons joué au baby-foot pendant tout notre séjour !

Une vraie vie de colonie de vacances avec une bande de voyous déchaînés.

Parmi les bons souvenirs, un vol "lucioles" en Nord.

Nous étions bien pourvus en rations de guerre. Mais les aviateurs étant des personnes délicates, nous avons commencé à nous organiser. Dès le lendemain de notre arrivée une équipe d'armuriers a fait une reco secteur et notre cantine a été rapidement connue et appréciée, y compris des techniciens de l'aérodrome et de quelques paras qui nous rendaient visite discrètement.



Aeroscopia

C'est ce jour du 13/01/2015 que fut inauguré le musée AEROSCOPIA

Porté pendant plus de trente ans par le monde associatif, regroupé autour de Terre d'Envol, ce musée a pu éclore grâce à des partenaires comme: Académie de l'Air et de l'Espace, Ailes Anciennes, Cap Avenir Concorde, Aérothèque, Flight Heritage, Spot Air, Virtualies et le soutien Toulouse Métropole, Midi-Pyrénées, Conseil Général

Le combat fut des plus rude, mais la ténacité des participants a fait que ce projet a pu enfin voir le jour, félicitons-les !

Situé sur le site Pinot, en bordure de la ZAC Constellation de A380, en lien direct avec la plateforme aéroportuaire, cet ensemble sera complété par le futur parc des Expositions de Toulouse- Métropole

Architectes : CARDETE HUET

La halle est de 7671 m², elle peut être ultérieurement doublée. Une rochelle de 600 m² peut accueillir diverses manifestations. Tous les métiers de l'aéronautique sont présentés, ainsi que le futur et l'archéologie de G Collaveri.

Un bâtiment d'accueil mesure 1475 m² et une aile extérieure de 6000 m² reçoit le Concorde N°9 une Caravelle et bientôt un 400M



L'ensemble est complété par une boutique, un service événementiel.

La ferme Pinot du XVIII, elle, recevra un auditorium, un service documentation, des salles pédagogiques, l'atelier de restauration des avions anciens.

Du travail reste à réaliser, mais la motivation et l'énergie du Maire de Blagnac : Mr Keller et son équipe sont à leur acmé.



LOGISTIQUE DES VOYAGES INTER-CONTINENTAUX DES EQUIPES PARALYMPIQUES

Dr J.C Druvert

Le développement du handisport a connu un essor considérable durant les dernières décennies avec pour corollaire des compétitions internationales se déroulant dans le monde entier. Les jeux paralympiques (JP) se déroulent environ quinze jours après les Jeux olympiques (JO) dans la même ville et sur les mêmes installations et ceci depuis les Jeux de Séoul en 1988.

La problématique du déplacement est essentiellement en rapport avec l'importance de la délégation (en moyenne 250 à 300 membres dont la moitié de sportifs, l'autre moitié pour l'encadrement) et avec le type de handicap : blessés médullaires (BM), amputés, déficients visuels, infirmes moteurs cérébraux (IMC). La clef de la réussite du voyage se situe dans la préparation bien en amont qui permet une prévention des problèmes potentiels.



Les médecins des équipes paralympiques ont acquis une grande expérience lors des différentes éditions des JP : Séoul (1988), Atlanta (1996), Sydney (2000), Pékin (2008) pour les jeux d'été, Nagano (1998), Salt Lake City (2002), Vancouver (2010), Sotchi (2014) pour les jeux d'hiver.

Historiquement le premier grand déplacement à Séoul se solda par de gros problèmes sanitaires. Le déplacement particulièrement long (23 heures), en rapport avec l'interdiction de survol d'une partie de l'union soviétique se solda à l'arrivée par 9 escarres chez les BM dont un rapatriement sanitaire. Ce fut l'occasion pour la commission médicale d'une vraie réflexion sur la logistique de tels voyages.

La composition des équipes paralympiques d'été de 1988 à 2012 retrouvent pratiquement toujours la proportion de 30% de BM, paraplégiques mais aussi environ une 10 de tétraplégiques. Ce sont essentiellement les BM qui peuvent poser des problèmes durant les longs voyages intercontinentaux.

Le sportif BM en fauteuil roulant additionne les facteurs de risques

- La longueur du voyage doit être calculée porte à porte : embarquement en premier, débarquement en dernier, accréditations à l'arrivée.. allongent considérablement le voyage
- La législation sur les PMR (personnes à mobilité réduite) dépend des compagnies aériennes. Pour les voyages sur Air France un aménagement de la législation est possible après obtention de certaines dérogations par le Ministère des transports.

La plupart du temps le déplacement se fait sur deux avions différents se qui permet de répartir le volume considérable du fret (fauteuil roulant de course d'une longueur de 2 mètres, non pliable et très fragile..). Les chevaux sont regroupés généralement à Francfort et voyages dans un 747 pouvant accueillir une 40 de box. Les voiliers et bateaux d'aviron sont envoyés par cargo maritime.



Pour chaque sportif on recommande de ne pas oublier :

- Les ordonnances et les médications en quantité suffisante
- Les fournitures médicales : cathéters, poches à urines..
- Respecter la législation sur les médicaments en vigueur dans le pays d'accueil
- Diviser en deux parties les fournitures (soute et bagages à mains) en cas de perte de bagages

- Si seringues et aiguilles voir avec le chef de cabine
- Petit kit personnel d'urgence (paracétamol, anti diarrhéique, autres médicaments suivant la pathologie)
- Vaccinations à jour (bien en amont pour éviter les effets secondaires)

Le médecin responsable devra se munir de sa carte professionnelle, ordonnance personnelle, petite pharmacie d'urgence, qu'il confie le plus souvent au chef de cabine ou au commandant de bord.

La prévention pour les blessés médullaires est axée sur une bonne hydratation pour éviter les infections urinaires et sur la prévention du risque d'escarre.

L'hydratation est débutée dès le passage de la zone de sécurité. On favorise des boissons fréquentes mais en petites quantités pour éviter les fuites urinaires.

On demande aux sportifs, durant le vol, d'éviter l'alcool et les boissons à base de caféine (café, thé, cola) dont l'effet diurétique accentuent la déshydratation déjà favorisé par l'air sec de la cabine.

Le regroupement de l'équipe dans une partie de l'avion et le placement en cabine se fait en fonction du mode de miction. Ceux qui peuvent se déplacer sont placés pré du couloir central et dans une zone de la cabine proche des toilettes, les hommes qui s'auto sondent sont placés près des hublots.

Le matériel doit être facilement accessible. Certains utilisent des condoms urinaires et des collecteurs urinaires (Urobag)

Pour les femmes qui ne peuvent se sonder en position assise, une proposition de mise en place d'une sonde de Foley est faite par le staff médical avant le départ.

Pour tout voyage supérieur à 4 heures un examen médical cutané avec recherche de rougeur en zone d'appui est inscrit dans le règlement du comité paralympique.

Il est conseillé pour le voyage d'avoir un coussin d'assise de classe 4 (cellules à air) avec une pompe manuelle qui permettra de vérifier et de modifier si besoin la pression en situation de vol long-courrier.

Les tétraplégiques et grands handicaps sont upgradés pour voyager en position allongée avec un accompagnant valide.

Le staff médical et para médical doit être facilement identifiable par l'équipage et porter un badge.

La hantise du BM durant le voyage reste la diarrhée. Quelques rares compagnies ont des toilettes accessibles aux PMR (Qantas, Airbus A 380..)

Il est important d'avoir une pharmacie d'urgence avec du Loperamide, des sachets de réhydratation, tampon anal Peristeen, changes..

Il faut éviter les aliments ou les boissons pouvant provoquer des flatulences qui seront accentuées par la pressurisation de la cabine. A contrario sauter des repas peut provoquer une constipation, cause d'hyperreflexivité autonome.

La prévention des thromboses veineuses profondes (TVP) est systématique : port de collant de contention pour les tétraplégiques, chaussettes de classe 2 pour les paraplégiques ainsi que l'encadrement.

Il n'existe pas de risque supplémentaire de TVP pour les médullaires en dehors de la période initiale de l'accident. Mais le voyage constitue bien sur un facteur de risque supplémentaire par le risque de déshydratation et ce d'autant plus qu'il existe des antécédents de thrombose et/ou d'embolie pulmonaire, contraception..

L'Aspirine à la posologie de 75 mg est non validé sur le plan scientifique pour la prévention des thromboses mais il existe un débat sur son utilisation.

La prise de médicaments est fréquente chez nos sportifs et il est nécessaire de bien connaître la législation en vigueur dans le pays d'arrivée pour certains médicaments tels que les opioïdes (ordonnance récente du médecin traitant et du médecin d'équipe)

Une attention particulière sera apportée aux horaires de prise pour les anti épileptiques (utilisés souvent pour les douleurs neuropathiques) et aux doses maximales d'antalgiques par 24 heures du fait des voyages trans-méridiens.

A noter que les douleurs neuropathiques sont accentuées par la station assise prolongée

A l'arrivée il faudra utiliser le plus vite possible les commodités de l'aéroport, continuer l'hydratation, faire une auto vérification cutanée des zones d'appui (miroir), vérification des urines (couleur, odeur), s'assurer de l'absence de « grosse jambe » avec doppler au moindre doute à la polyclinique olympique.

Les entraîneurs tiendront compte de la fatigabilité plus importante du voyage pour des médullaires pour la reprise de l'entraînement

Des effets néfastes des boissons énergisantes sur l'hémodynamique cardio et cérébrovasculaire.

Les publicités qui vantent les mérites des boissons énergisantes insistent sur le fait qu'elles sont particulièrement utiles pendant les périodes de stress mental. Une étude récente (Eur J Nutr 2014; 53: 1561-71) a montré que l'ingestion de 335 ml de Red Bull s'accompagnait globalement d'un profil hémodynamique négatif. On ne dispose cependant d'aucune donnée concernant les conséquences hémodynamiques de l'absorption de boissons énergisantes lors d'un stress mental de courte durée.

C'est ce qui a conduit Grasser et coll. à tenter de déterminer quels étaient les effets cardiovasculaires et cérébro-vasculaires du Red Bull quand son ingestion était associée à un stress mental.

L'étude randomisée, en cross-over, a été menée chez 20 jeunes hommes en bonne santé qui ont été assignés à boire 355 ml de Red Bull ou d'eau et qui étaient soumis 80 minutes plus tard à un test arithmétique mental de 5 minutes.

La pression artérielle, la fréquence cardiaque, le volume d'éjection systolique et la vélocité du flux cérébral ont été enregistrés de façon continue 20 minutes avant et jusqu'à 90 minutes après l'ingestion liquidienne.

La prise d'eau n'a eu aucun effet significatif mais celle de Red Bull a augmenté la pression artérielle systolique (PAS : +7 mm Hg) et diastolique (PAD : +4 mm Hg) et la fréquence cardiaque (+7 battements/min) ; par ailleurs, le Red Bull a davantage diminué la vélocité du flux cérébral que l'eau (-9 vs -3 cm/seconde ; $p < 0,005$).

Sous Red Bull, l'ajout d'un stress mental supplémentaire a encore augmenté la PAS et la PAD (+3 mm Hg ; $p < 0,05$) et la fréquence cardiaque (+13 battements /min ; $p < 0,005$) ; des modifications semblables ont été observées après ingestion d'eau.

L'association de Red Bull et d'un stress mental a augmenté la PAS de 10 mm Hg, la PAD de 7 mm Hg, la fréquence cardiaque de 20 battements/min et a diminué la vélocité du flux cérébral de 7 cm/seconde.

En conclusion, la combinaison de Red Bull et d'un stress mental imposent une charge cardiovasculaire additive et réduit le flux cérébral. Ces effets secondaires néfastes des boissons énergisantes viennent s'ajouter à la liste des événements cardiovasculaires qu'avaient précédemment colligés Goldfarb M et coll. (Am J Cardiol 2014; 113:168-172).

Dr Robert Haïat

RÉFÉRENCE

Grasser EK et coll. : Cardiovascular and Cerebrovascular Effects in Response to Red Bull Consumption Combined With Mental Stress. Am J Cardiol., 2015; 115: 183-189.

Copyright © <http://www.jim>.

Stop au burn out

Le burn out (BO) est international mais sa prévalence semble plus élevée chez les médecins (et en particulier les neurologues) que dans les autres professions. Les causes avancées en sont la perte de la relation médecin malade, la diminution de l'autonomie professionnelle, les coûts imposés pour réaliser des activités sans signification permettant de répondre aux mesures de qualité imposées par les organismes payeurs et le poids dans la pratique quotidienne des technologies d'information de santé.

Le BO du médecin englobe un épuisement émotionnel avec perte d'intérêt pour la pratique, une dépersonnalisation avec évolution vers un cynisme et une tendance à traiter les patients comme des objets et une insatisfaction professionnelle avec sentiment de dévalorisation.

Une étude menée auprès de 7 288 médecins aux USA a rapporté que 45,8 % des répondants avaient au moins un des symptômes de BO. L'incidence variait en fonction des spécialités. Les neurologues étaient en troisième position devant les médecins généralistes avec plus de 50 % d'entre eux ayant au moins un symptôme de BO. Les pédiatres, alors qu'ils ont un plus faible revenu et une charge de travail plus élevée étaient mieux positionnés, ce qui suggère que le BO ne naît pas (seulement) d'un simple problème financier ou d'une charge excessive de travail.

Plusieurs travaux ont montré que le BO impacte la qualité de vie du médecin et les soins aux malades. Il est à l'origine d'une réduction des horaires de travail, de reconversions, de dépressions, de suicides et nuit aux malades car le médecin manque d'empathie et est plus susceptible de faire des erreurs.

Les études menées sur les possibilités de prévention suggèrent plusieurs pistes.

Ainsi, prodiguer des conseils aux médecins pour améliorer les capacités d'adaptation au stress, identifier et éliminer des facteurs de stress supplémentaires tels que produire des « clicks » sur le dossier de santé électronique, modifier la pratique pour diminuer la pression qu'engendre la nécessité de recevoir les patients dans des créneaux de temps limité et encourager une culture favorisant l'avancement de carrière et la reconnaissance professionnelle seraient bénéfiques.

La volonté d'accomplir ces objectifs se manifesterait-elle un jour, ici ou ailleurs, dans les prochaines « lois de santé »?

Bonne année quand même...

Dr Juliette Lasoudris Laloux

RÉFÉRENCES

Sigsbee B et Bernat JL : Physician burnout. A neurologic crisis. *Neurology*. 2014; 83: 2302-2306

Copyright © <http://www.jim.fr>

Dangers des bracelets élastiques : une présentation qui fait tousser Rainbow Loom

Paris, le jeudi 15 janvier 2015 - Une étude publiée dans *The Journal of Laryngology* réalisée par des urgentistes écossais alertait fin décembre quant à la multiplication des étouffements chez les jeunes enfants liés à l'ingurgitation de petits élastiques, destinés à la fabrication de bracelets, devenus très populaire ces derniers mois, notamment à travers la plus célèbre marque Rainbow Loom. De nombreux médias dont le JIM eurent tôt fait de relayer l'alerte en mettant en avant cette enseigne. Or, cette dernière nous fait remarquer à juste titre que son nom n'est pas cité dans l'étude des médecins écossais, qu'elle n'est pas seule à commercialiser ce type d'élastiques et qu'elle se conforme parfaitement aux obligations d'information, rappelant notamment la nécessité d'empêcher les moins de trois ans d'utiliser ces jouets (ce qui hélas n'évite pas tous les accidents).

Une précision qui permet effectivement de rappeler que quelle que soit leur marque les petits élastiques peuvent être dangereux à l'instar de tous les jouets de petite taille (comme nous l'avons d'ailleurs relevé). On ne pourra cependant pas aller jusqu'à affirmer comme le souhaiterait la société Rainbow Loom que leurs élastiques ne sont pas potentiellement dangereux pour la seule raison que leur nom n'est pas expressément cité par les médecins écossais et que seuls les élastiques «*contrefaits*» le seraient !

M.P.

Copyright © <http://www.jim.fr>



Mode de vie et entraînement cognitif

Lumosity est une plateforme web d'entraînement cognitif leader dans son domaine développée par une entreprise de San Francisco. Censée améliorer nos facultés cérébrales de façon ludique en même temps que scientifique, elle propose plus de 40 jeux dans les domaines de la mémoire, l'attention, la flexibilité, la vitesse de traitement et la résolution de problèmes. Une optimisation des paramètres des protocoles des différentes tâches proposées sur le web a permis d'améliorer la vitesse d'apprentissage.

Avec les résultats de plus de 13 millions de personnes, la base de données Luminosity est devenue la plus vaste existante sur les performances cognitives humaines. Des chercheurs externes collaborent à l'analyse de cet ensemble de données dans le cadre du Projet sur la cognition humaine (Human Project Cognition –HCP).

Un des exemples déjà publiés (1) examine l'influence de deux variables de mode de vie, sommeil et consommation d'alcool, sur les performances cognitives dans trois des exercices, tandis qu'un autre explore l'effet de l'âge sur les capacités cognitives et leur amélioration. Les études en cours portent notamment sur l'efficacité de l'entraînement cérébral en temps qu'outil thérapeutique chez des sujets atteints de déficit cognitif léger, de sclérose en plaques, de trouble du déficit de l'attention avec hyperactivité, de cancer ou ayant souffert d'un accident vasculaire cérébral.

Une analyse s'est attachée à estimer l'impact de l'humeur, du sommeil, et du moment de la journée sur les performances cognitives à partir de 61 407 participants. Elle met en évidence que les tâches de mémoire, de vitesse, et de flexibilité culminent dans la matinée, alors que les tâches de connaissances telles que l'arithmétique et la fluidité verbale sont à leur maximum l'après-midi. Globalement, sept heures de sommeil et une humeur positive sont nécessaires pour des performances optimales à la plupart des jeux. Les participants ont rempli 100 questionnaires quotidiens ou plus sur leur nombre d'heures de sommeil (de ≤ 5 à plus de 9 h), et leur l'humeur (très mauvaise, mauvaise, neutre, bonne ou très bonne) au cours d'une année. Ils ont été analysés en même temps que les données de performance à neuf jeux populaires de Luminosity (chacun correspondant à une capacité cognitive distincte) ; ce qui permettra de mieux comprendre les différences intra-individuelles et interindividuelles.

Ces jeux, leur moment optimal de performance, et les capacités correspondantes sont les suivants :

7- 9h, Pinball Recall (mémoire de travail) 9-11h, Color Match (test de Stroop) 9-11h, Ebb and Flow (commutation de tâches) 10h-midi, Memory Matrix (mémoire visuo-spatiale) 10h-midi, Speed Match (N-back – mise à jour d'information) 10h-midi, Lost in Migration (test de gestion des interférences) 13-15h, Word Bubbles Rising (fluence verbale) 14-16h, Raindrops (arithmétique accélérée) 16-18h, Chalkboard Challenge (raisonnement arithmétique)

Dominique Monnier

RÉFÉRENCES

(1) Sternberg DA et coll.: The largest human cognitive performance dataset reveals insights into the effects of lifestyle factors and aging. *Front Hum Neurosci.* 2013 Jun 20 ; 7: 292. Ng N et coll.: Optimizing cognitive task designs to improve learning rates in a large online population. Kerlan K et coll.: Human cognition research on a large scale: The human cognition project. Sternberg DA et coll.: Estimating sleep, mood and time of day effects in a large database of human cognitive performance. 44th Society for Neuroscience annual meeting (Washington): 15 au 19 novembre 2014.

Mettez les enfants au vert !

La présence d'espaces verts à proximité du domicile a été associée à des bénéfices et à des risques pour la santé.

Pour la première fois l'étude de Payam Dadvand et coll., qui fait partie du projet PHENOTYPE (*Positive Health Effects of the Natural Outdoor Environment in Typical Populations in Different Regions in Europe*; <http://www.phenotype.eu>) évalue simultanément les bénéfices (réduction des comportements sédentaires, du surpoids et de l'obésité) et les risques potentiels (asthme, allergie) de l'exposition à différents types de « verdure » sur la santé des enfants. Son originalité consiste aussi à distinguer les espaces verts urbains et les espaces verts naturels.

Elle concerne une population de 3 178 enfants âgés de 9 à 12 ans vivant à Sabadell, ville de 200 000 habitants située à 20 kilomètres au nord de Barcelone.

La présence d'espaces verts à proximité du lieu de résidence est associée à une prévalence plus faible de surpoids et/ou d'obésité et de « temps d'écran » excessif (supérieur à 1 heure par jour en semaine et à 2 heures par jour le week-end), sans augmentation significative de la prévalence de l'asthme ou de rhinoconjonctivite.

On retrouve les mêmes tendances pour les résidences à proximité d'une forêt avec cependant une association positive avec la rhinoconjonctivite allergique qui n'atteint pas la significativité statistique.

Par contre vivre près d'un parc augmente la prévalence de l'asthme, ce qui pourrait s'expliquer en partie par une différence entre les forêts et les parcs en terme de flore et d'allergénicité des pollens.

Ces résultats cohérents avec ceux d'études antérieures, montrent le rôle essentiel des espaces verts sur la santé des enfants et confirment que la proximité d'espaces verts réduit les comportements sédentaires avec pour conséquence la réduction du surpoids et de l'obésité.

Dans un contexte d'augmentation mondiale de la prévalence de l'obésité infantile ces résultats ont toute leur importance en terme de santé publique D'autres études seront nécessaires pour préciser les avantages et les requis en fonction de la qualité et le type de plantes dans les espaces verts.

Dr Maryvonne Pierre-Nicolas

RÉFÉRENCES

Dadvand P et coll. : Risks and Benefits of Green Spaces for Children: A Cross-Sectional Study of Associations with Sedentary Behavior, Obesity, Asthma, and Allergy. Environ Health Perspect., 2014; 122 : 1329-1335. DOI:10.1289/ehp.1308038

Copyright © <http://www.jim.fr>

Où le stress post-traumatique mène à l'addiction alimentaire

Le trouble de stress post-traumatique (TSPT) semble augmenter le risque d'obésité, rappelle *JAMA Psychiatry*, mais la physiopathologie précise de ce processus demeure inconnue. Il serait donc intéressant de mieux identifier les liens entre ce TSPT et les mécanismes d'addiction à la nourriture risquant d'entraîner une prise de poids, dans l'espoir d'élaborer des stratégies de prévention de l'obésité chez les sujets affectés par un TSPT.

Pour déterminer si des femmes avec TSPT sont « plus susceptibles de présenter une dépendance alimentaire » que des femmes sans TSPT, une équipe des États-Unis a réalisé une étude de cohorte sur près de 50 000 infirmières âgées de 25 à 42 ans. Les critères d'addiction alimentaire ont été définis sur la présence d'au moins « trois symptômes cliniquement significatifs sur une version modifiée de l'échelle YFAS » (*Yale Food Addiction Scale*, échelle d'addiction alimentaire de Yale).

Les auteurs ont cherché aussi à déterminer si l'âge à l'apparition des symptômes de TSPT ou/et le type de traumatisme ont une incidence sur l'association entre TSPT et addiction alimentaire.

Environ 80 % des femmes recrutées dans cette étude ont rapporté un « certain degré d'exposition à un traumatisme », et 66 % ont relaté « au moins une situation de TSPT dans leur vie. » Les critères de dépendance à la nourriture sont retrouvés chez 8 % de ces femmes, et la prévalence de cette addiction alimentaire « augmente avec le nombre de symptômes de TSPT », les femmes avec le plus grand nombre de ces symptômes (6 ou 7) présentant « une prévalence plus que doublée de dépendance à la nourriture », par rapport aux femmes n'ayant ni signe de TSPT ni antécédent de type traumatique (Odds ratio =2,68 intervalle de confiance à 95 % [2,41–2,97]). On observe un « lien plus intense » entre le TSPT et l'addiction alimentaire quand la symptomatologie du TSPT apparaît à un âge plus précoce.

Par ailleurs, l'association entre TSPT et dépendance à la nourriture ne « *diffère pas sensiblement* » selon le type particulier de traumatisme.

Les auteurs peuvent donc confirmer que la symptomatologie du TSPT se trouve associée à une « *prévalence accrue de la dépendance alimentaire* » dans cette cohorte de femmes. Par conséquent, les stratégies pour réduire l'obésité associée au TSPT doivent intégrer des interventions (notamment de type cognitivo-comportementaliste) s'efforçant de traiter cette dépendance alimentaire et le « *recours à la nourriture comme moyen de faire face à la détresse.* »

Dr Alain Cohen

RÉFÉRENCE

Mason SM et coll.: Posttraumatic stress disorder symptoms and food addiction in women by timing and type of trauma exposure. *JAMA Psychiatry*, 2014; 71: 1271-1278.

Copyright © <http://www.jim.fr>

Elève infirmier ancien terroriste : comment y mettre bon Ordre ?

Paris, le mardi 13 janvier 2015 – A la suite des révélations de plusieurs journaux ce week-end, nous évoquions hier comment un élève infirmier à l'Assistance publique des hôpitaux de Paris (APHP) qui effectuait officiellement jusqu'à vendredi 10 janvier un stage aux urgences de l'hôpital de la Salpêtrière n'était autre qu'un ancien mentor des frères Kouachi à l'origine de la tuerie de Charlie Hebdo perpétrée le 7 janvier. Farid Benyettou inscrit à l'Institut de formation de soins infirmier (IFSI) de la Pitié Salpêtrière en 2011 après avoir réussi le concours d'entrée a en effet été condamné en 2008 à six ans de prison pour « *association de malfaiteurs en relation avec une entreprise terroriste* », dans une affaire où était également impliquée Chérif Kouachi. Depuis sa sortie de prison (après trois ans de peine effective), Farid Benyettou a, comme il l'a une nouvelle fois affirmé aux journalistes d'I-Télé hier, souhaité entamer une profonde reconversion en entamant des études d'infirmier. S'il reconnaît avoir rencontré les frères Kouachi il y a quelques mois, il s'assure totalement scandalisé par les attentats.

Et si la directrice de la Pitié-Salpêtrière ne regardait pas la télé ?

Au-delà de ce témoignage, les interrogations persistent quant aux conditions dans lesquelles Farid Benyettou a pu être intégré dans cet IFSI. Le patron de l'AP-HP, Martin Hirsch a souligné que l'extrait de casier judiciaire n'était pas exigé lors de l'inscription en IFSI. Sur le terrain, les pratiques diffèrent : certains infirmiers et étudiants ont pu témoigner que cette formalité avait été remplie au moment de leur inscription à l'école.

Mais de fait, il semble que cette vérification soit de moins en moins fréquente et elle n'est en tout état de cause pas prévue par les textes. Comme le révèle le cas de Farid Benyettou, cette absence de contrôle peut cependant paraître paradoxale. Ainsi, les hôpitaux sont-ils prêts à former des jeunes gens dont ils pourraient découvrir à la fin de leurs études qu'ils ont fait l'objet d'une condamnation incompatible avec un emploi dans la fonction publique et avec la profession d'infirmier en général ? Dans l'affaire Farid Benyettou le paradoxe est même poussé à son comble puisque la direction de l'AP-HP et de la Pitié-Salpêtrière n'ignoraient rien du passé de l'élève (la directrice de l'établissement ayant même précisé hier avoir découvert le passé de Farid Benyettou à l'occasion de la diffusion d'un reportage à la télévision sur la filière des Buttes-Chaumont peu après l'entrée de l'élève à l'IFSI !).

Si on assure au sein de l'AP-HP et de la Pitié-Salpêtrière que ces révélations ont immédiatement conduit à un signalement aux autorités policières, on ne peut que s'étonner que les institutions n'aient pas souhaité déconseiller à Farid Benyettou la poursuite d'une formation ne pouvant donner lieu à aucune possibilité d'exercice en France. Ce cheminement ne laisse en tout cas pas de surprendre le vice président de l'Ordre, Karim Mameri qui sur le site Infirmiers.com s'interroge : «*Comment peut-on laisser entreprendre des études d'infirmier dans un établissement dépendant de la fonction publique hospitalière et, à l'issue, de la formation ne pas intégrer l'infirmier diplômé ?* ».

Entre l'AP-HP et l'Ordre, la guerre est déclarée

Peut-être cette position étonnante de l'IFSI reposait-elle sur l'idée que s'il ne pouvait prétendre être engagé dans la fonction publique, Farid Benyettou pourrait s'installer en libéral ou exercer dans le privé ? Il semble qu'un tel raisonnement n'ait pas été étranger à l'AP-HP dont le patron a très clairement laissé sous-entendre que Farid Benyettou n'aurait pas eu de mal à trouver un autre mode d'exercice. «*Une façon polie de lui dire ici non, mais ailleurs oui, ceci est particulièrement choquant de mon point de vue* » s'insurge Karim Mameri. Celui-ci ne cache pas sa colère contre les propos de Martin Hirsch, qui méconnaissent l'obligation d'inscription à l'Ordre infirmier, inscription qui suppose une vérification du casier judiciaire. Les déclarations de Martin Hirsch s'appuient cependant probablement sur le fait qu'aujourd'hui nombre d'infirmiers ne satisfont pas à cette obligation d'inscription.

Pas si inutile que ça de disposer d'un Ordre infirmier s'il fonctionnait parfaitement

Pour l'Ordre infirmier, cette affaire met une nouvelle fois en lumière la nécessité d'une institution de contrôle de la profession, dont le rôle doit être conforté par les pouvoirs publics. Sur ce point, l'Ordre infirmier a pressé dès aujourd'hui Marisol Touraine de s'exprimer. L'Ordre juge également que cette affaire suggère que l'instance devrait également avoir un pouvoir de contrôle dès l'inscription en IFSI. «*L'Ordre souhaite (...) que soit considérée la possibilité que chaque étudiant se présente dès le début des études infirmières à l'Ordre afin que ces vérifications [l'examen du casier judiciaire détaillé, ndr] soient faites* », précise un communiqué publié aujourd'hui.

Une reconversion jugée dangereuse

Au-delà de cette question technique du «*casier judiciaire* », les responsables de l'Ordre infirmier peinent à entrevoir que la reconversion d'un homme condamné pour des faits de terrorisme puisse s'exercer sereinement au sein d'une profession médicale.

«*Comment pourrait-on autoriser cet étudiant qui a été proche des terroristes, condamné à six ans de prison, à exercer cette profession, à être en contact de personnes vulnérables* », s'interroge très choqué sur le site Actu Soins Karim Mameri poursuivant sur le portail Infirmiers.com : «*Qu'il se réinsère, c'est très bien. J'aimerais y croire. Mais des professions, il y en a plein. Et il faut mieux prévenir que guérir. Ils étaient tous des garçons communs, polis... Et pourtant... Je n'interdis pas tout, mais là, je trouve cela risqué* ».

Ne permettre l'exercice de la profession d'infirmier qu'aux (casiers) vierges ?

Enfin, au-delà des condamnations graves dont a été l'objet Farid Benyettou, cette affaire pourrait rouvrir le débat sur la pertinence du rejet de toutes les personnes dont le casier judiciaire n'est pas parfaitement vierge. «*Doit-on interdire l'entrée en IFSI dès lors qu'un casier judiciaire n'est pas vierge, même s'il s'agit de faits passés et qui peuvent être mineurs ?* » s'est par exemple interrogé Martin Hirsch. Loin de ces réflexions, d'autres font remarquer que ce cas pourrait bien illustrer l'existence d'autres failles, d'autres manquements.

Martine Pichet

Toulouse / Saint Louis

Allez-vous me croire ? Non, bien sûr

Sourire ? Oui, peut être

Les yeux tournés vers l'espace et les planètes, l'équipage « la tête dans les étoiles » a réveillé St Ex d'une manière surprenante, serait-il venu nous rejoindre ? Intrigué peut être par le 31^{ème} rallye Toulouse St Louis, voulait-il être un 16^{ème} équipage avec son Lightning 38 ?

LE REVENANT DE LA BAIE DES ANGES

Du fond de la brume ouatée de fin d'été, le navire océanique d'exploration des fonds sous-marins quittait le large de la Corse comme à regret pour regagner son port d'attache de Toulon. Invraisemblablement, on avait retrouvé dans des conditions impossibles à des profondeurs bien plus importantes le Titanic, et là, rien... aucune trace du Lightning 38 du commandant Antoine de Saint Exupéry.

Cent fois on avait recommencé les calculs, recoupé les témoignages de ceux qui avaient vu depuis Nice cet avion s'abîmer dans la mer il y a maintenant soixante dix ans, le 30 juillet 1944 vers 13heures. Tout concordait, et pourtant, rien... Rien ? Sur l'écran de surveillance de Poséidon, un signal lumineux insolite révélait qu'un objet non identifié venait de surgir au large de la Corse.

Le soleil couchant colorait d'un halo irréel les lambeaux de brume qui couraient dans la baie de Nice. Là-bas, au large des côtes de la Corse, le décor était planté pour l'apparition du fantôme. Il venait de surgir de la mer, s'arrachant douloureusement de son linceul, le *Lightning 38* décoré comme un dieu païen par les coraux, les anémones, les algues sous-marines, semblable à une Ophélie moderne qui se serait détachée des flots magnifiés par les derniers rayons du soleil, mythe féérique d'un Icare ressuscité.

Antoine de Saint Exupéry, songeur, frottait les vitres du cockpit. Ainsi il n'était pas oublié, on le cherchait encore et toujours, il était donc temps de partir de s'envoler vers ses chères étoiles. Il cherchait le repos, l'oubli : il l'avait eu ! Comme une fin voulue, une sorte de lassitude à vouloir quitter ce monde.

N'avait-il pas annoncé, le 30 juillet 1944 : «< Leurs phrases m'emmerdent, leur pompiérisme m'emmerde, leur ignominie m'emmerde, la polémique m'emmerde et je ne comprends pas leur vertu >> ?

Les hautes altitudes lui rappellent sa dernière mission et le danger en cabine non pressurisée, mais aujourd'hui, pas de disparition programmée, il est trop heureux de revoir les étoiles.

Voici Nice et toutes ces lumières dans la nuit, tous ces cœurs battant au rythme du long serpent de lumière qui glisse, avance : une autoroute, pourrait-il prendre place dans ce trafic ? Non, un peu à l'écart il préfère le massif de l'Estérel où se cache la vieille demeure de La Mole. Il y venait enfant avec sa mère, ses sœurs, son frère, il est assailli par les souvenirs, le chemin qui serpente entre les chênes lièges et son surnom : l'enfant soleil...

L'avion vibre comme autrefois au-dessus d'Arras. Plus d'explosions, de débâcle, d'absurdité de la guerre ; allons, il faut tenir pour ce dernier voyage. Il n'a pas besoin de guide pour retrouver Toulouse, là-bas tout a vraiment commencé, comme une légende...



Déjà il repère le canal du Midi, paresseux survivant du siècle du Roi-Soleil, Carcassonne, Avignonnet, la Montagne Noire toute proche.

Il cherche sa piste de Montaudran les hangars où monsieur Daurat, le Rivière de *Pilote de guerre*, l'a reçu, l'a jaugé, lui le rêveur capable de donner aux hommes un sens à la vie, un sens à la mort. Retrouver les lieux sacrés de l'Aéropostale, où il a commencé comme le voulait monsieur Daurat en tant que simple mécanicien, le tente trop...

Le serpent de lumière le conduit, cette nuit est magique ! Il est surpris par toutes ces nouvelles installations et cette tour blanche, lumineuse, flanquée de deux tourelles, cité de l'espace dites-vous ? Cette représentation des planètes au sol le fait sourire : il repense au *Petit Prince* Mais ce n'est pas sa piste, Il ne dormira pas ce soir à l'hôtel du Grand Balcon, il va reprendre la route tracée par Mermoz

Quel bonheur de retrouver toutes les étapes de la «Ligne « Alicante, Tanger enfin l'Afrique, chaque lieux a ses souvenirs : Casablanca, Mogador, Agadir. L'excitation l'envahit à l'approche de Tarfaya, le désert, ces falaises sans fin si souvent frôlées, l'océan.

Si si c'est bien ici l'endroit..... L'alignement de ces petits avions l'intrigue au plus haut point, il s'approche, lit : Envol du Petit Prince, Vol de jour, La tête dans les étoiles, les Jeunes Ailes Quel est ce mystère qui plane sur Cap Juby ? Là-bas un peu plus loin, un feu de camp entouré par des hommes, sont-ils les pilotes de ces « oiseaux » atterris sur la piste ? Sous cette voute céleste magnifique la lumière du feu éclaire leur visage recueilli, la lecture de texte semble les emporter dans un monde magique. Est-ce une prière qui s'envole dans ce ciel, est-ce des « mots couchés sur le sable » ? Ne voulant pas troubler ce moment, il s'éloigne, se penche sur le sable pour y graver son message: RACONTEZ VOTRE HISTOIRE, La 31^{ème} aventure du Toulouse St Louis, je reviendrais découvrir vos secrets du désert.

Antoine se souvient, avec la nostalgie que l'on a pour une retraite isolée, un état de grâce, un moment de pureté : « *J'ai passé des jours de cafard sinistre au fond d'une baraque pourrie mais je me souviens maintenant d'une vie pleine de poésie.....Je me sentais tout prêt à comprendre mieux ce sable, ce mirage et ce silence si étonnant. Imaginez-vous cela ? Le Sahara avant tout m'enseigne une perspective.* »

Souriant et décidé il repart vers la piste et son Lightning 38, cahin caha redécoule un peu au ras des falaises mais déjà la longue nuit l'enveloppe avec l'amitié des hommes. Il veut continuer le chemin de « La Ligne » : Villa Cisneros, Saint Louis, Dakar. Bientôt Natal ?

L'océan éternel, les vagues, la nuit toujours, des navires, des feux à l'horizon, enfin la côte. Il écarquille un peu plus les yeux, cherchant à se repérer. Mais où sont les hommes ?

Un fleuve, un barrage, de grand travaux, la forêt, il faut atterrir encore une fois sans trop casser, la piste choisie est bien cahoteuse et fidèle à sa réputation, il s'immobilise en posture délicate contre un arbre.

Allons, pas de regrets, il ne souhaite pas retrouver le cimetière marin de la baie de Nice.

Quelques Indiens curieux l'entourent, attirés par cet atterrissage insolite ; étonnés de cet uniforme qu'ils n'ont jamais vu. Saint-Exupéry, heureux, repense à Fort Juby, assailli, questionné, il sort le crayon, le bloc de papier et dessine la boîte. Tous reconnaissent la boîte au mouton, alors il n'hésite plus et dessine une fusée, des astres, des planètes. Rien de plus simple, tous veulent le conduire là, tout près, à Kourou.

Saint-Ex distribue tout ce qu'il peut de cet avion qu'il ne reverra plus et avance vers la base pour ce départ dont il a toujours rêver.....

Rejoindre les étoiles..... Une échelle est là, il l'emprunte, escaladant sans regret les marches qui le conduiront dans un autre monde. Le voici dans l'antichambre mystérieuse : des téléphones, des écrans...Facétieux, il pianote, amusé, quelques messages aux équipages d'air aventures « *vous pilotes, mes anges gardiens, faites revivre la mémoire de l'Aéropostale* »

A Martine « *Si vous voyagez un jour en Afrique, dans le désert, et s'il vous arrive de passer par là, je vous en supplie, ne vous pressez pas, attendez un peu juste sous l'étoile ! Si alors un enfant vient à vous, s'il rit, s'il a des cheveux d'or... vous devinerez bien qui il est* »

A Marie Jo « *Le véritable voyage, ce n'est pas de parcourir le désert ou de franchir de grandes distances, c'est de parvenir en un point exceptionnel où la saveur de l'instant baigne tous les contours de la vie intérieure* »

A Chantal « *Quand tu regarderas le ciel, la nuit, puisque j'habiterai dans l'une d'elles, puisque je rirai dans l'une d'elles, alors ce sera pour toi comme si riaient toutes les étoiles. Tu auras toi des étoiles qui savent rire* »

A Gérard « *Tu t'es roulé en boule dans tes sécurités...désormais tu pourras réveiller l'artiste, l'aventurier, le révolutionnaire qui sans doute t'habitait d'abord* »

A Pascal « *Quel besoin d'aller traîner ses ailes sous des cieux où les éléments peuvent se montrer d'une violence redoutable....Bon, même l'avion a envie de partir, mais se rend-il compte du trajet qu'il va falloir faire...il est complètement inconscient.* »

Heureux et détendu, il s'éloigna

Une fois encore, plus majestueuse que jamais, Ariane s'élève, reliée à la terre comme par un fil invisible magique....il ferme les yeux, heureux. Orbite réussie, le satellite rejoint ses planètes

Sur terre, c'est l'affolement, mais Saint-Ex est déjà bien loin..... Cette fusée partie trop tôt, a de quoi perturber langage et commentaire de nos Medias :

- Nous le savions St Ex est vivant et il nous reste les étoiles pour rêver -

Chantal CRESP