

# AEROMED<sup>©</sup>

## N°69

*Le lien aéronautique*

ISSN 7773-0260



## Editorial

Sommes-nous envahis par les « tiques » ou les « iques » et comment survivre cette transformation de la société par ces nouvelles technologies qui permettent de relier les hommes entre eux comme une mise en réseau globale de leurs neurones, créant ainsi la formation d'un cerveau géant, immense toile d'araignée **neuronique**.



Dans toute cette dialectique, comment n'y perdre point son latin. C'est une vraie problématique pour raison garder et qui n'est pas mathématique mais plutôt informatique. À moins que vous ne puissiez utiliser la sonogénétique pour recalibrer vos neurones.

Que vous soyez ou non séduit par la physique quantique, la robotique, que vous soyez accros à la domotique ou l'électronique, rien ne remplacera l'organique, (pour le moment)

Si les fanas de télématique, ceux qui payent en monétique et croient avoir le contrôle, c'est quand même l'informatique qui a le dernier mot et ce n'est pas génétique (pas encore) La conduite scientifique dans tout ce numérique est une vraie problématique.

Que la tempête soit médiatique ou climatique, c'est toujours l'homme **neuronique** qui est en bout de chaîne.

Voir déambuler dans la rue des individus l'oreille collés à leur téléphonique, ou dans une salle d'attente pianotant sur leur mobilitique, indifférents à ceux et ce qui les entoure reste tout fois un peu stressant.

Il serait bon, parfois, de laisser tomber un peu toutes ses connectiques et d'ouvrir un peu les yeux au monde qui nous entoure, avant qu'il ne soit digéré par les tiques qui nous rapprochent virtuellement de certains et nous éloignent de ceux qui nous sont proches.

Bonne journée, n'oubliez pas de contrôler votre avionique avant de vous envoler et à bientôt, peut-être.

**Docteur Simone Marie Becco**

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

## SOMMAIRE

**1/ Voler seul avec un modèle réduit par Christophe GUIRAUD**

**2/ Christian BLUGEON : pilote hélicoptère européen par JM POTELLE**  
*An European helicopter pilot : Christian BLUGEON*

**3/ Epic journey par Didier KELLER**

**4/ Escadrille Lafayette par René TOUSSAINT**  
*Lafayette squadron*

**5/ SPA 24 Philippe JOURDAN**

**6/ Les voyages de Churchill par Francois DELASALLE**  
*The aero journey of WL CHURCHILL*

**7/ Les papys volants par Denis TURINA**  
*Grand daddy's team*

**8/ Abstracts :smartphone addiction, drone en medecine, van gogh  
pathologie**

**9/ General LABADIE suite et fin**

© Aeromed N°69 NOV 2015

© Edition AMC/SMB NOV. 2015

**Tous les textes ci après sont protégés d'un copyright et ne peuvent être utilisés sans  
l'autorisation de l'auteur et du rédacteur**

## **Voler seul avec son modèle réduit...**

Les conditions météo sont au rendez-vous, me voilà fin prêt pour réaliser seul un vol avec mon moto-planeur sans l'aide de mon instructeur. Je contrôle bien mon matériel, les batteries sont bien chargées (ça paraît bête mais oublier de vérifier peut mener au crash, et malheureusement sur les terrains cela arrive), tous les voyants sont au vert et mon frère est désigné comme lanceur. Je lui passe donc le modèle, j'allume le moteur, il court pour prendre un peu de vitesse et jette l'oiseau pour qu'il prenne son envol.

Le planeur effectue sa montée (que je contrôle plutôt bien) et lorsqu'il arrive à la bonne altitude je décide de couper le moteur pour passer en mode planeur pur. Comme le planeur est haut, cela permet aussi de se décontracter et de profiter un peu du vol malgré le stress de ce premier essai en solo. Les virages s'enchaînent ainsi que les descentes et remontées au moteur, quand j'entends celui-ci commencer à faiblir un peu, je décide donc de couper et de me préparer à ce qui devait être mon deuxième atterrissage. Je dis bien « devait » car ce n'est pas tout à fait ce qu'il a passé mais j'allais le découvrir bien assez tôt.

Je m'axe par rapport à la piste mais ma position est un peu haute, je continue quand même en piquant un peu pour revenir à une altitude raisonnable. Le planeur arrive à l'entrée de piste, mais il est encore haut et à une vitesse excessive. Conséquence du piqué précédent, bref la situation commence à sentir le roussi. Mon instructeur n'étant pas là, je dois prendre toutes les décisions et chaque seconde qui passe devient de plus en plus importante. Le sol se rapprochant très vite, trop vite...

Voyant que l'atterrissage n'allait pas être possible, je décide de remettre le moteur pour exécuter une nouvelle approche. Sur le papier c'était la bonne décision, dans la réalité, ma batterie était quasiment vide, la puissance n'était donc pas au rendez-vous.

Les arbres du bout de la piste approchent et mon modèle prend péniblement de l'altitude.

Ce qui devait arriver arriva, mon modèle fini pendu dans les arbres, je suis effondré et mon frère se fiche de moi, Bref la totale !

Retour à la maison pour aller chercher l'échelle qui me servira à jouer aux singes pour décrocher le planeur de ce chêne. La note positive est que le planeur n'a pas trop de mal. Ce qui n'est pas mon cas, mon orgueil en a pris un sacré coup.

Avec cette mésaventure, je viens d'apprendre à mes dépens que je n'étais vraiment pas prêt pour faire un vol entièrement solo. J'ai accumulé trop d'erreurs. La première a été l'excès de confiance, il faut en avoir mais de façon mesurée, la seconde, fut d'avoir vidé presque entièrement ma batterie. Ce qui rend impossible toute remise de gaz avec un bon taux de montée. La troisième et non la moindre, est que si une approche se présente mal, il vaut mieux la stopper de suite et ne pas tenter le diable.

Avec le recul et notamment par rapport à mon métier actuel j'ai appris une chose importante sur les facteurs humains.

L'être humain a tendance à se concentrer sur la finalité de son action et voudra l'obtenir à tout prix, même si des indicateurs sont au rouge. Nous avons naturellement du mal à prendre du recul par rapport à une situation qui se complique.

C'est ce que l'on appelle « l'effet tunnel », qui mène à un trop grand nombre de crashes de modèles réduits, mais aussi (et c'est bien plus malheureux) d'avions grandeur.

Il faut donc être attentif, pour détecter au plus tôt les problèmes et prendre les bonnes décisions.

Une autre petite mésaventure, m'arriva quelques mois plus tard avec ce même planeur qui survivait, tant bien que mal, grâce à pas mal de chance. Pour vous situer, nous sommes sur le terrain de mon club à Castillonnes dans le Lot et Garonne.

La météo est bonne, mais avec un peu de vent. Je commence à avoir mon modèle en main et après avoir vérifié que tout était Ok, je lance l'oiseau dans son élément. La technique commence à être rodée et donc tout se passe bien jusqu'au moment de l'atterrissage.

J'effectue l'approche, je m'axe sur la piste et entame la dernière étape en toute confiance. Au fur et à mesure que le planeur approche je m'aperçois sans trop comprendre pourquoi qu'il file plus vite que d'habitude, alors que je n'avais rien touché aux réglages... bizarres!

Je ne me démonte pas, je me dis qu'en tirant un peu sur la profondeur, j'allais lui casser la vitesse et que tout allait rentrer dans l'ordre. Le planeur arrive sur la piste à quelques mètres de hauteur, je commence à lui tirer un peu sur la profondeur pour le freiner. Il ralentit comme souhaité jusque-là tout va bien, sauf que tout à coup, il bascule sur une aile et se crash en beauté pas loin de moi.

Je suis stupéfait, moi qui venait de réaliser une dizaine d'atterrissages sans encombre, je me plantais lamentablement quasiment à mes pieds, la honte....

Pas fier du tout, je me dirige péniblement vers mon planeur disloqué, en essayant de comprendre le pourquoi du comment!

Et là ! Je ne sais pas si ce sont les mouvements de ma tête en marchant qui ont fait toucher mes neurones, mais subitement je viens de comprendre. Je n'ai pas intégré la direction du vent pour mon approche et j'ai atterri vent arrière.

Je viens de commettre l'erreur du débutant (que je suis) (qui arrive malheureusement à tout le monde un jour ou l'autre).

Machinalement j'ai posé dans le même sens que j'avais décollé sans me préoccuper de savoir si le vent avait changé de direction ou pas.

Normalement sur un vol court (15 minutes à tout casser pour un débutant) il y a très peu de chance que le vent tourne à 180°. Mais l'été avec l'effet des thermiques ou « pompes » pour les connaisseurs, le vent peut subitement changer de direction allant jusqu'à prendre la direction opposée; et c'est ce qu'il venait de m'arriver.

Je n'ai pas d'excuses, sur nos antennes de télécommande, nous avons un fil de laine qui permet de nous aider sur l'indication du vent. Nous sommes censés le checker avant d'entamer l'approche pour en définir le sens. Comme vous l'aurez compris, je venais de rater ce check essentiel à une approche réussie, ce qui me couta quelques heures en atelier pour redonner forme à mon planeur.

Comme tout pilote, la phase de l'écolage restera gravée à jamais dans ma mémoire. Elle nous fait douter, se remettre en question mais on y apprend tellement de choses, elle aura été parsemée de moments de joie de déception mais se finalise tout de même par ce moment magique où l'on est capable de voler seul.

Personnellement j'ai appris à piloter à neuf ans, j'étais donc insouciant, inconscient, irresponsable comme tous les gamins de cet âge. Avec le recul, je trouve que cette discipline m'a beaucoup apporté dans ma vie personnelle et professionnelle. Chaque jour, l'anticipation, et la prise de décision se présentent à nous pour gérer des problèmes, mieux vaut donc adopter cette attitude dès son plus jeune âge. Si vous êtes passionnés et que vous êtes tentés par l'aéromodélisme, n'hésitez pas à vous lancer, il y aura toujours un club prêt de chez vous pour vous accueillir.

***Christophe Guiraud, ingénieur systèmes embarqués, aéromodéliste***



## CHRISTIAN BLUGEON UN PILOTE D'HELICOPTERE EUROPEEN

Jean Marie POTELLE

*Parler de Christian n'est pas chose facile mais c'est pour moi un réel plaisir. Ce spécialiste de la montagne sait rester humble et je sais que sa modestie va en prendre un coup.*

*Né dans un milieu d'agriculteurs, Christian se voyait déjà reprendre le flambeau de ses parents mais la vie en a décidé autrement.*



*Ayant son CAP de plombier en poche, il va travailler dans ce domaine l'été et l'hiver il sera pisteur secouriste aux Arcs car il faut savoir que Christian est un sportif accompli puisqu'il est devenu Moniteur de Ski en Maurienne.*

*Il crée alors une Association, Entreprise Espace Vert Génie Civil pour le montage des remontées mécaniques et es paravalanches. C'est là que le déclic hélicoptères se fait car son Association utilisait des Lamas et Puma pour les héliportages en montagne et donc lui s'occupait de l'organisation des chantiers. Une excellente expérience mais dans sa tête il deviendra Pilote.*

*En 1980 –1981 il entame sa formation de Pilote Privé chez Héli Service à Albertville. . Il travaille alors comme suiveur sous hélicoptères qui consiste en guidage radio et un peu de pilotage. Cela est valable pour l'été et l'hiver il redevient Moniteur de Ski.*

*1985, il devient Directeur Commercial pour le S.A.F et gère les opérations de levage.*

*1986 – 1992, il passe son brevet de Pilote Professionnel avec Roland Fraissinet lui-même. Il part alors en stage chez HELISWISS pendant 3 semaines pour passer le test de capacité à l'élingue.*

*Puis ce sera le retour au S. A. F où il va alterner les fonctions de Directeur Commercial et pilote. Beaucoup de travail à l'élingue et Secours en Montagne sont au menu. L'élingue lui plaît énormément et il se spécialise dans ce domaine.*



*Il va alors effectuer un stage sur Puma qui lui permettra de voler 1000 heures en débardage de bois et levage de remontées mécaniques*

*1992 – 1998, il s'associe avec le S.A.F pour crée héli SAF Levage. Il en devient le gérant et le pilote. L'activité principale est bien sûr le travail à l'élingue, mais Christian qui est devenu adjoint au Chef Pilote vient donner un coup de main pour le secours et le transport Public.*



*1993, il part en stage instructeur à Paris et va former des élèves sur Alouette 2. Testeur pour le S.A.F, il est quand même gérant de sa Société avec toujours les mêmes activités et effectue quelques 850 Heures de vol par an.*



*En 1998 – 2002, il crée Blugeon Hélicoptères seule modification le Transport Public passe avec Mont Blanc Hélicoptères basée à Annemasse.*

*Aujourd'hui, il dispose de trois bases une à Morzine, une à Bourg Saint Maurice et une à Chamonix. Ses appareils 4 au total sont des Ecureuil B3. Mais il peut utiliser un Lama, un Super Puma, un EC 130 où même une Gazelle.*

*Pour la base de Boug St Maurice c'est son fils Sébastien qui s'occupe brillamment de faire tourner sa machine.*

*Quand à Hugo, inutile de dire ce qu'il fera plus tard, il a d'ailleurs commencé à toucher du manche.*

*Il faut savoir que tous les types de missions effectuées par hélicoptère sont dans les activités de Christian que cela concerne le levage, l'extinction des feux de forêts, le Transport Public,*

*les Vols Panoramiques, la dépose de skieurs, les prises de vues aériennes, le cinéma, les liaisons pour les aéroports, les stations de sports d'hiver ou les restaurants, la surveillance de ligne et le déroulage de câble, enfin tout ce qui est possible avec un hélicoptère Christian répondra à toutes les questions qui lui seront posées. Il dispose même d'appareils en partenariat pour assurer les fortes charges le Kamov 32 pouvant prendre 5 tonnes et le MI 26 qui soulève jusqu'à 20 tonnes.*

*Deux missions sont à narrer, hors frontières, puisque Christian fait partie des pilotes demandés hors de l'hexagone.*

*La première se passe en Belgique, non loin de Valenciennes du côté de MONS à Gosselies exactement, où là-bas le travail aérien par hélicoptères n'est pas très répandu.*



*Christian a été sollicité pour transporter 30 poutres d'une tonne chacune pour mettre en place la structure du toit d'un super marché. Par un autre système il aurait fallu 3 semaines pour y arriver. La structure était à mettre en place entre deux bâtiments. La deuxième et une mission en Grèce, à Patras sur le pont qui relie les deux berges. L'intervention consistait à transporter du matériel en tête d'une des extrémités du pont, 250 mètres au dessus du bras de mer. Partis de Morzine puis Parme, Ancône, Brindisi, Corfou et Patras ceci par deux fois, une bien belle promenade. Il restait deux jours à chaque fois pour réparer les trois tirants du pont foudroyé.*

*Christian annonce un palmarès que beaucoup peuvent lui envier. 900 heures d'Alouette 2, 150 heures de Gazelle, 40 heures de Bell 47, 1000 Heures de Puma, 300 heures de Super Puma, 9000 heures de Lama, 3500 Heures d'Ecureuil Bimoteur, 150 heures d'EC 130, 150 heures d'Alouette 3 et le reste pour arriver actuellement à 29000 heures de vol sur la gamme monomoteur d'Ecureuil du B au B3 E. Voilà pour les heures. Les 30 000 ne sont pas loin*





*Au niveau des récompenses qu'il ne recherche pas il a obtenu la Médaille du Mérite, la Médaille du Secours e Montagne, la Médaille de l'Aéronautique et tout récemment il a été fait Chevalier de la Légion d'Honneur. Un grand bravo Christian.*

*Mais il ne s'arrête pas là car sportif accompli comme je l'ai déjà dit il*

*ne a s'arrêter au ski , il pratique égale ment le tennis , le VTT et maintenant il court sur PORSCHE. Sa première Compétition était la Porsche Carrera Cup en 2007, puis ce sera le Championnat GT FFSA en 2008 et 2009 puis il va s'engager dans le Trophée Club Europa au sein du team PRO GT By AMERAS.*

*Son dicton préféré : « que l'on soit débutant ou chevronné, il faut faire preuve de vigilance, C'est notre maître mot pour rester en vie » Un sacré bonhomme Christian Blugeon*



## An epic journey

On a cold evening of December 2013, in lovely Andernos, by the Bay of Arcachon , in south west France, I received a text message from my friend Darren telling me to check urgently on *eBay* as he'd seen an Auster advertised for sale. Being back in France for retirement, after a lengthy sojourn of 36 years in Albion, I had been looking to buy my own aeroplane for a while and the message had got around.



I switched on the computer, clicked eagerly on the eBay advert and, there she was, a J1N (1946) looking resplendent in her red and blue livery, at a price I could afford since my lovely Scottish wife had told me to go ahead if this was what I wanted. I had some experience with Austers, not the least flying to Normandy for the 50th anniversary of D-Day with my friend Peter Valentine's famous Canadian example, bright yellow and adorned with a Maple leaf and number 693, as she still is nowadays. That was almost twenty years ago but I still remember vividly its ability to fly amazingly slowly, in fact, to do everything slowly and gracefully. So,



The Auster J.1N, G-AJAE, of the Royal Artillery Club, at Pendeford in the 1950s.

I thought, *pourquoi pas ?* and contacted the owner. We rapidly agreed a price, and I promptly sent him a deposit, all subject to a satisfactory inspection, of course.





I never thought I would end up buying an aeroplane on eBay, although a friend of mine had bought a Nanchang CJ-6 that way ! To be fair, I didn't have to worry at all.

A little research and open communication with the seller rapidly confirmed the pedigree of the machine. In the process, we discovered we had many friends in common, including the good people at Airspeed Aviation, Derby aerodrome, who had been looking after our Cardinal wonderfully for years.

So, in February 2014, I made a first, if somewhat very wet, visit to Derby to get acquainted with what was to become my pride and joy. It was agreed with the seller that he would kindly prepare the plane for its permit renewal so that I could pick her up ready to go in April. At the same time, I was given a very comprehensive collection of documents, near full history of its maintenance, including during its time at the Royal Artillery aero club, since its commission in 1946.

My friend Darren, who had moved to France with his young family some years ago to open an English restaurant, themed on the Battle of Britain (with its own strip !) east of Bordeaux, was happy to travel with me and I was more than content to be able to benefit from his well respected and prestigious engineering skills (after all, had he not worked on the Blenheim restoration for Stephen Grey's collection at Duxford ?)

So, after I had booked ourselves a couple of Ryan Air Bordeaux to Stansted tickets, at less than £18 each, we set out eagerly for Derby, having confidently told Elizabeth, my wife, to expect us back in 72 hours. As it happened, this would be the smallest expense in my budget for the next 10 days.

I remember it all as if it was yesterday -April 2014. Arriving at a very wet Derby, not to mention having practice landings on a drenched runway over thick grass.

On my third take off, as I reached about 150', the engine suddenly produced a judder and significant loss of power, indicative of a stuck valve.





This was a defining moment when one does nothing but clench body parts and look around for a safe landing area, when it somehow resumed business after a long 10-15 seconds so I could proceed uneventfully to return to base and a strong cup of tea.

It was thus decided to investigate and, the following day, we proceeded to remove No1 cylinder head and fully clean the valve seat (more of that later.) By then, this was day three of the expedition, a Sunday. Hotel had to be rebooked and our welcome further extended by the lovely owners who ran this little mansion to our delight.

The next day saw torrential rain and no action, so back to the hotel, nice meals and document reading.

On the Tuesday, I ran the engine to satisfaction but the weather was still lousy.

By day six, with blue skies on the horizon, we bid farewell to our hotel and Derby and proceeded due south towards White Waltham, my home airfield for ten years. There, I was going to meet my son Charlie, shake a few hands with my old buddies on our way to Headcorn, in Kent, before crossing the Channel the next day, on what was now going to be day seven of the adventure.

It was a strange and very fulfilling sensation to be in the air, now at last, with my new mount and the thought of becoming slowly acquainted with each other for the long trip back home. Indeed, I had estimated 8 hours flying time, including 30mn over the Channel. So, while admiring the countryside, my ears were tuned in unison with every beat of the Gipsy Major, and my eyes were watching the T&P's carefully.

After 50mn in blue sky, I reported overhead Waltham at 1500' on the QNH to join the circuit. Having pulled the carb heat on I slowly brought back the throttle. To my amazement, the engine continued its happy song and stayed resolutely at 2000 RPM. After a few unsuccessful trials, it became evident that the throttle cable had let go. So plan B had to be devised quickly.

I was now in new territory with the Auster's fine ability to glide and no flaps to be used, of course, until I had sorted my height and speed combination. ATC gave me priority landing and I managed to work out a low and flat approach where upon, on short finals, I simultaneously cut off one mag, raised the nose sufficiently to lose my speed to 70mph or less at which time I extended full flaps and killed the other mag once over the threshold. I let her settle quietly on the grass runway. Uneventful landing. The Waltham boys were waiting with their safety vehicle and we towed the Auster to the apron.





Darren was brilliant at cannibalising the mixture cable to replace the now defunct throttle cable system. All we had to do now was to wire open the mixture control setting, next to the carburettor, and no one would know. Simple. But, wait a minute, which way was the mixture fully rich, up or down ?

In our effort, we had omitted to note its position. Never mind. Plenty of Tiger Moths at Waltham, let's go and check them. Did you know that most Tiger Moths have done away with mixture control altogether. Not being able to find what we were looking for, we took the advice of a nearby mechanic who said "most definitely" to keep the valve control lever up. This we did and after an emotional farewell to my son, my friends, and Bruce Dickinson (who was there to rehearse his forthcoming First World War displays) we pointed our nose well south, on our way to Headcorn, Kent, home of my old and much missed Tiger Club.

All was well when, twenty minutes into the flight, the engine started to hesitate and to rattle like an old coffee grinder. Oh no ! Not a valve again ? Bringing the throttle back a little seemed to improve the condition somewhat. So it is that, on reduced power, I called nearby Biggin Hill aerodrome. With what I hoped was a cool voice, I asked them whether they wouldn't mind receiving us for a precautionary landing.

To which they replied please do, so I pinned down the Auster nose purposefully aiming at a point on their runway, between a line of red vehicles hurriedly assembled for our welcome. Moments later, the amiable man at ATC commented that he hadn't seen such a spirited approach since the war. He then waved the landing fee, for which I am forever indebted, knowing the scale of their tariffs from a previous landing there.

Meanwhile, I couldn't help thinking that the return journey was becoming increasingly... interesting, shall we say, and wondered whether I had started to build up a reputation around England's control zones with my new pride and joy. After half an hour on the tarmac, Darren and I decided it was time to restart the engine for a ground test and, if OK, to resume our trip.

After all, Headcorn was only 20mn away and the last thing I wanted was to receive an exorbitant demand for parking if we left the plane there. After a satisfactory ground check, we resumed our flight. The engine behaved OK till we approached Headcorn when the rattling restarted.

By now we knew the drill : reduce the throttle enough to glide our way nicely into the airfield, which we did, thereby adding yet another "uneventful" landing to our collection, just as the airfield was closing for the night.

Over the evening, I visited my friend Peter Valentine to relate the day's event and he kindly gave me the details of an excellent engineer, specialist of all Gipsies who happened to live nearby. Next day, on Paul Lipman's advice, we revisited the mixture control settings, to realise that we had been flying on "lean mode" all this time. I went back into the air to test our new setting -full rich, "down position", to my satisfaction and landed back to ask Darren to prepare the life jackets.



We were going home, well to Le Touquet for an overnight, anyway.

Would you believe it? The early evening crossing, in smooth air and beautiful spring sunshine, went like a dream. So, my initial mixed reaction towards our Gipsy engine went up quite a bit when I realised what it had been subjected to over two lots of 20mn flights in full lean mode.

I am not sure Lycoming or Continental engines would have stood up so well in those conditions.

On a coldish morning, with low clouds above the coastal area, on day eight of our adventure, we refuelled and took off from Le Touquet, aiming south west towards the Loire river where we had planned a refuelling stop after an estimated 3½ hours.

The weather significantly improved as we slowly moved south and we were surprised to find that the outside temperature was an out of season 30 degrees when we landed in Saumur.

After a quick bite we headed south again, climbing to 2000' and staying out of Class D airspace. Our Auster not having the benefit of a transponder French controllers, busy or not, are just not prepared to accept you, period. Long gone the happy days I would transit through all sorts of UK airspace in my "negative transponder equipped" Nanchang.

Pursuing what was turning out to be a very civilised flight, in a classic aeroplane at 105mph over glorious landscape in hot and sunny conditions, this being April, Darren & I are started to relax and enjoy the trip even though we both kept a watchful eye over T&P's. Then, as we approached Niort, we felt a couple of unpleasant hesitations coming from the front department, accompanied with mild vibration. Temp was high at around 89c and pressure was down to 34psi. This time, with no hesitation, I called Niort, now just below the starboard wing, and requested prompt landing. In the event this was another "uneventful" landing (my third only on tarmac since departure from Derby) and we were greeted by the airport manager himself who'd come to us in his safety Land Rover. I have never met such a warm welcome, this at a time when Darren & I were starting to have second thoughts about this trip as it dawned on us that we were going to finish the journey by other means.

I was not prepared to take off again. Elizabeth must have been by now, waiting for us by the Andernos runway, with friends and cameras, and I had to give her the bad news that we weren't be landing with the Auster tonight. Never mind, dear, only a week has gone past. Olivier Dupont, a smiling and optimistic young man who runs Niort airport tirelessly as if it was his, insisted that he would look after our plane personally while we made alternative arrangements to get home.

He arranged for the plane to be placed in a private hangar, in company of a classic Morane 317 and an ex-French Navy Stampe. I must admit, she looked good in such company. Later, a friend of ours, Benjamin Ballande, came and picked us up in his Robin. We were only an hour and a bit from home.

For various reasons, it was three weeks before Darren and I would come back to pick the Auster up from Niort. At the time Darren and I were not sure what the trouble was, but we think it felt much like a valve issue, again. We rationalised that this happened after five hours flying time on a hot day, certainly hotter than what the Gipsy had probably been used to for a long time and that we would need to explore the subject. So we prepared the plane for a shorter, colder flight, said goodbye to Olivier and his friends and positively departed for Andernos.

The last leg of a long and eventful trip which finished well.

Arrival at Andernos was greeted with pleasure, everyone admiring the solid stature and graceful lines of this classic plane, which no one was familiar with, as there are only a couple Austers in flying condition in France. She finally could take place in her beautifully built new hangar, sharing space with a most rare 1940 Lockheed 12, an immaculate Boeing Stearman and a venerable 1936 J2 (Taylorcraft.)

Miss Piggy, that's the name she was given after a friend suggested to call her Babe, had arrived and could now be given TLC !



Mindful of the valve situation, and after another occurrence over the Bay of Arcachon, she was given a top end rebuild during which, it was revealed, No4 cylinder head was by far in the worst condition possible, prompting us to believe that perhaps it should have been the one to investigate and correct before our departure from Derby.

I have had time to reflect on the whole episode, realising that this trip alone represented more flying time for Miss Piggy than she had every year for the past five years. So, it was only natural to expect some trouble after all. At the same time, reflecting on the trip itself, I thank my lucky stars for providing us, on each occasion, with a ready aerodrome just below the wings to enable us to achieve our "uneventful" landings. Well, she took us home regardless and I am now a lifelong fan and fervent admirer of Gipsy Majors.

Didier KELLER  
14/7/15







## De l'Escadrille La Fayette 1916 à l'Escadron La Fayette 2016

**René Toussaint**

La vaste majorité des unités de l'armée de l'air ont été créées durant la guerre de 14-18. Nous allons nous intéresser à une de ces unités, bientôt centenaire: l'Escadrille La Fayette.

Retour en 1914, de nombreux américains souhaitent combattre aux côtés des français. La seule solution à cette époque où les USA sont neutres, est de s'engager dans la Légion Etrangère. Les jeunes volontaires américains vont donc connaître la guerre au sol, avant de pouvoir rejoindre la toute jeune aviation militaire.

Les premiers pas pour la création d'une unité de volontaires américains sont faits dès le début de 1915. Il faudra toutefois attendre le 16 avril 1916 pour que soit créé l'escadrille N 124 (N comme Nieuport) sur le terrain de Luxeuil-les-Bains (Haute Saône). Elle compte alors dans ses rangs 7 pilotes américains et des pilotes français, sous les ordres du commandant français Thénault. La première victoire est obtenue le 18 mai et le premier pilote meurt au combat le 23 juillet. En septembre le bilan est déjà éloquent avec 146 combats, 13 victoires et un mort. Le 4 novembre l'escadrille est baptisée officiellement « l'Escadrille des Volontaires » puis devient le 6 décembre « l'Escadrille La Fayette » et son insigne est créé peu après (Voir l'article Philippe Jourdan). A noter que le film Flyboys, sorti en 2006 avec Jean Reno dans le rôle du commandant Thénault, s'inspire de la vie de l'escadrille.



Le 6 avril 1917, les Etats-Unis entrent officiellement en guerre. Les choses changent début décembre avec le départ des aviateurs français et le transfert de l'escadrille et des avions à l'armée américaine. En presque deux ans de combats, l'escadrille N 124 aura remporté 40 victoires sûres et une centaine de probables, neuf pilotes sont morts au combat.

Le 1<sup>er</sup> janvier 1918 l'unité devient le 103<sup>e</sup> Aerosquadron américain, commandé par le major Thaw, un des pilotes américains de la première heure. L'unité va continuer le combat jusqu'à l'armistice, détruisant 49 avions et 2 ballons ennemis. Elle sera rapatriée aux USA en février 1919, puis dissoute au mois d'août. En 1924 le 103<sup>e</sup> est recréé et intégré au 94 Pursuit Squadron.

L'escadrille N124 renaît en 1920 à Châteauroux, lorsque les commandants des escadrilles du 3<sup>e</sup> Régiment d'Aviation de Chasse, équipé de SPAD XIII, décident de reprendre les traditions d'unités de la Grande Guerre. Le régiment fait mouvement sur Lyon-Bron en octobre 1922. En 1933, avec la création de l'armée de l'air, les unités sont réorganisées une nouvelle fois. La N124 est rejointe par la SPA 167 (cigognes) pour former le Groupe de Chasse II/5. Cette association perdure aujourd'hui, même si d'autres escadrilles ont côtoyé ce duo au fil des ans.

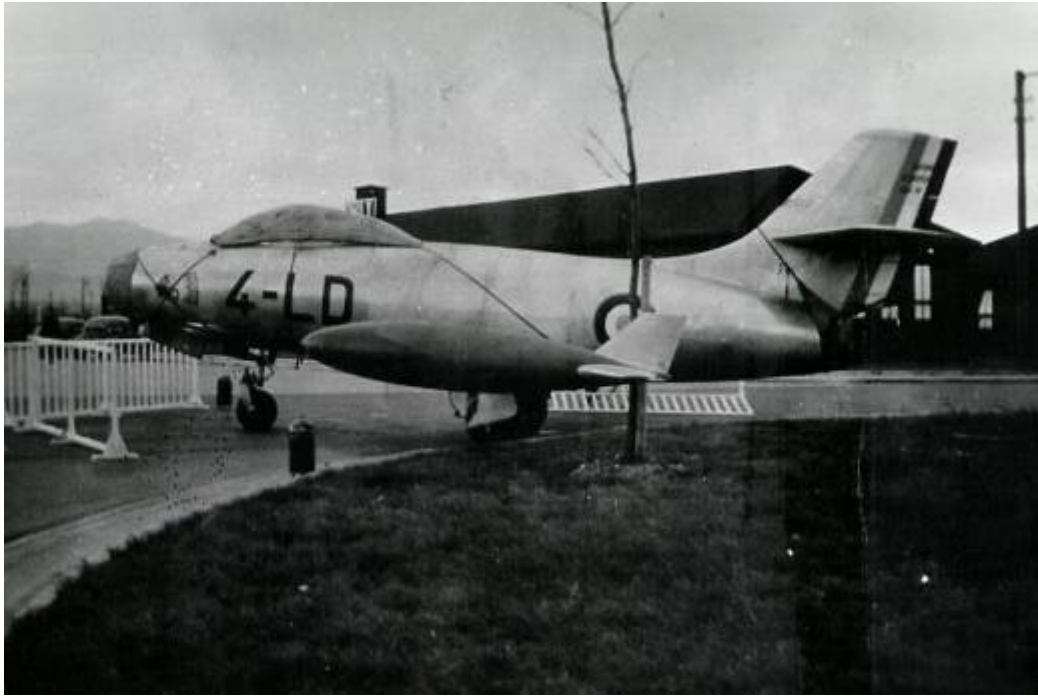


Le Groupe de Chasse passe sur Curtiss H 75 en mars 1939. Durant la « Drôle de Guerre », l'unité obtient sa première victoire et première victoire alliée, le 8 septembre contre un Me 109. Le groupe participe ensuite à la Campagne de France, puis se replie le 13 juin 1940 vers Saint-Laurent-de-la-Salanque, avant de passer en Afrique du Nord. Stationné au Maroc, le groupe prend part aux combats de Mers-El-Kebir, effectue de rares missions d'entraînements et fait le coup de feu lors du débarquement allié en novembre 1942.

Les alliés souhaitent alors rééquiper l'aviation française. Quoi de plus représentatif de l'amitié franco-américaine que le Groupe La Fayette ? Surtout si un ancien de l'escadrille La Fayette fait partie de l'état-major du Général Eisenhower ! Le groupe reçoit rapidement ses premiers P 40 et s'entraîne avant de partir combattre en Tunisie en janvier 1943. Le groupe passe sur P 47 en avril 1944 et fait mouvement sur la Corse afin de combattre en Italie et en France, remontant la vallée du Rhône, puis survolant l'Allemagne au départ de ... Luxeuil. Le groupe obtient sa 103<sup>e</sup> et dernière victoire de la guerre le 31 mars, mais malheureusement 33 pilotes sont morts au combat. Après la fin des hostilités, le groupe va s'installer dans la région de Coblence.

En juillet 1947, nouveau changement de désignation et l'escadron prend l'appellation d'Escadron de Chasse (EC) 2/4 que nous lui connaissons aujourd'hui.

L'escadron part ensuite faire un séjour en Indochine, laissant ses P 47 pour trouver là-bas les Spitfire laissés par l'escadron précédent. Après un an sur place, l'escadron revient à son point de départ et entreprend en 1949 sa transformation sur De Havilland Vampire. En 1953 il déménage à Bremgarten et entreprend sa transformation sur Dassault Ouragan.



En 1956 la 4<sup>e</sup> Escadre de Chasse représente l'Armée de l'Air dans les meetings aériens avec une patrouille de 4 Ouragan spécialement décorés. L'escadron abandonne ces avions l'année suivante et passe sur Republic F 84F.







En 1961 lorsque la France quitte le commandement militaire de l'OTAN, un chassé-croisé ramène les unités aériennes françaises au pays, tandis que les unités américaines stationnées sur notre sol doivent plier bagages. Le 2/4 rejoint donc une nouvelle fois sa base de naissance de Luxeuil.

L'escadron entre dans le club Mach 2 lors de son 50<sup>e</sup> anniversaire (1966)

lorsqu'il passe sur Mirage IIIE, se spécialisant dans le bombardement nucléaire tactique. 22 ans plus tard, changement de monture avec le Mirage 2000N (nucléaire), porteur du missile ASMP. L'escadron double alors de taille avec l'arrivée des navigateurs (NOSA).

L'unité assure aussi des missions d'attaque classique, afin d'épauler les Mirage 2000D, participant par exemple aux opérations en Yougoslavie en 1994, en Lybie en 2011 et plus récemment en Syrie. Dans les années 2000, l'Armée de l'Air subit une réduction drastique de son format et les escadrons ont été dissous les uns après les autres. Nul doute que son prestige et le symbole fort de l'amitié franco-américaine que représente le « La Fayette » lui ont permis de passer entre les gouttes. Ainsi en 2011 l'unité a pris ses quartiers à Istres, en remplacement de l'escadron 3/4 récemment dissous.

Les prochaines étapes de la vie de l'escadron vont bien sûr être son centenaire en 2016 et le passage sur Rafale B, pour être pleinement opérationnel sur cette nouvelle monture en 2018. Un premier Rafale a d'ailleurs revêtu l'insigne du « La Fayette » en août 2015.

Alors bon anniversaire et longue vie aux « Sioux » de l'escadron « La Fayette » !



**René Toussaint**

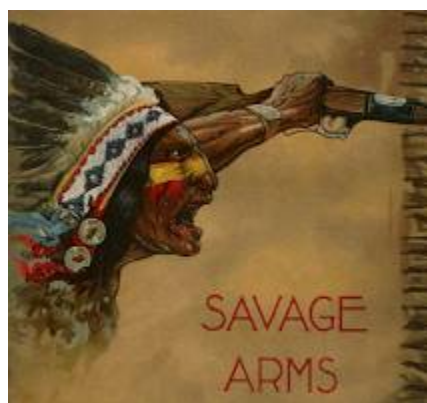


## L'insigne de la SPA 124

Par Philippe Jourdan

### ESCADRILLE 124

Le premier insigne réellement porté à la N 124 fut la tête d'indien Séminole, tribu fière et insoumise. Cet insigne fut le choix du capitaine Georges Thenault en novembre 1916 à Cachy qui en confia le dessin au caporal-mécanicien Marie Suchet en lui fournissant comme référence le logo du fabricant d'armes « Savage-Arms » vu sur un catalogue des années 10. (À cette époque le logo ne représentait qu'une partie du profil du Séminole). Le caporal Suchet en compléta le dessin avec des plumes de sa création.



À gauche, Savage Arms Catalog - 1908



À droite, N 124, indien Seminole – 1916

Jugé peu belliqueux et difficilement identifiable en vol, il fut repris en 1917 par Harold Wills et Edward Foote Hinkle, ce dernier diplômé des Beaux-Arts et artiste confirmé, transforma l'indien des Everglades en valeureux chef Sioux des Grandes Plaines en le parant de la « Grande Coiffe de Guerre des Lakotas ».



Spa 124, indien Sioux – 1917

Le 19 février 1918, l'insigne à la « tête de Sioux » suivit le capitaine William Thaw à la première escadrille américaine le 103rd Aero Squadron.

Une vingtaine d'années plus tard, dans les années 40, le Séminole de Savage Arms commença à migrer vers les « Grandes Plaines » et aujourd'hui, le logotype de la firme Savage Arms est devenu un fier profil de Chef-Sioux Lakotas, copie de l'insigne du 103rd Aero Squadron !

Savage Arms – 2000

*Ce texte est extrait de l'ouvrage de Philippe Jourdan : "L'aviation militaire 1914 – 1918, tradition et héraldique". Il sera publié en fin d'année.*



# Les voyages en avion de Churchill pendant la guerre

**François Delasalle**

Winston Spencer Churchill devint premier ministre le 10 mai 1940, le jour de l'offensive allemande sur le front de l'ouest et il quitta le pouvoir le 26 juin 1945, après avoir perdu les élections. Pendant ces cinq années au pouvoir, il voyagea souvent pour rencontrer les autres dirigeants alliés ou pour faire des tournées d'inspection. Il utilisa l'avion dans des conditions difficiles, parfois très risquées.

Contrairement à ce qui a souvent été écrit, Churchill fut très tôt très attiré par l'aviation. Pendant l'époque où il était premier Lord de la mer, il eut l'occasion de voler très souvent. Une lettre à sa femme Clementine du 6 juin 1914 en témoigne : « J'étais sur le point de passer mon brevet de pilote. Tout ce qu'il me fallait, c'était une ou deux matinées et je suis sûr de mon aptitude à l'obtenir très honorablement. [...] J'ai accompli près de 140 sorties en vol, avec beaucoup de copilotes et toutes sortes d'appareils ». Mais il commence sa lettre par : « Je ne ferai plus d'avion du moins tant que vous ne serez pas remis de la naissance de [notre enfant] ». On comprend cette décision quand on sait que, en quelques mois, plusieurs de ses moniteurs étaient morts dans des accidents aériens. Pendant l'entre deux guerres, il utilisa très fréquemment l'avion pour ses déplacements privés et il manifesta toujours un très grand intérêt pour l'arme aérienne. C'était un de ses domaines de compétence. Les analyses qu'il fit en 1938 de l'Armée de l'Air française et de la Luftwaffe étaient très clairvoyantes.

## Les voyages en France, mai-juin 1940

Pendant les premières semaines de son mandat, Churchill eut à faire face à l'offensive allemande et à la désagrégation de l'armée française. Il se rendit cinq fois en France pour rencontrer les autorités françaises et se faire sa propre opinion sur les événements et les hommes. Chaque fois il utilisa l'avion, en courant des risques énormes. L'avion utilisé fut le de Havilland 95 Flamingo. L'escorte, à l'aller et au retour, se composait de 12 Supermarine Spitfire.

### Premier voyage :

Le 15 mai, les blindés allemands réalisèrent une percée par la région de Sedan. Le 16 au matin, la progression était de 95 kilomètres et ne semblait pas devoir s'arrêter. Churchill décida de faire un voyage à Paris pour y rencontrer les dirigeants français. Il quitta Londres vers 15 heures à bord d'un D.H. Flamingo. « C'était un bon appareil, très confortable, qui volait à quelques 225 kilomètres à l'heure », écrivit-il. À son arrivée au Bourget, les officiers français qui l'accueillirent estimaient que les Allemands seraient à Paris dans quelques jours au plus. Après plusieurs entretiens, il dormit à l'ambassade et reprit l'avion au matin pour rentrer à Londres.

### Second voyage :

Arrivée à Paris le 22 mai. La poussée allemande s'était orientée vers la mer et Paris n'était plus directement menacé. Il entama des discussions avec Paul Reynaud, le président du conseil, et avec Maxime Weygand, le général en chef.

#### Troisième voyage :

Alors que les troupes anglaises étaient encerclées à Dunkerque, Churchill décida d'un troisième voyage à Paris le 31 mai. Le rendez-vous avec Paul Reynaud eut lieu rue Saint Dominique. Retour le lendemain 1er juin.

#### Quatrième voyage :

Départ le 11 juin vers 14 heures, pour Briare, une ville voisine d'Orléans, siège du quartier général. Le soir, dîner avec les autorités françaises. Churchill était assis entre Paul Reynaud et le général de Gaulle. Le lendemain, retour vers Londres. Le carburant manquait pour les 12 Spitfire de l'escorte. Plutôt que de les attendre, le Flamingo décolla seul et profita de la couverture nuageuse qui malheureusement se dissipa rapidement. Ils survolèrent la côte et virent le Havre en flamme. Ils croisèrent deux avions allemands qui mitraillaient des bateaux de pêche. Pour ne pas être repéré, l'avion volait à 100 pieds au dessus de l'eau. À proximité des côtes anglaises, il rencontra une nouvelle escorte et l'avion se posa sans problèmes à Hendon.

#### Cinquième voyage :

Le 13 juin, le gouvernement français était réfugié à Tours. Churchill décida de faire un nouveau voyage en France, pour le rencontrer. Le Flamingo et son escorte se posèrent sur un aérodrome qui venait d'être bombardé et de nombreux cratères encombraient la piste, ce qui montre que le Flamingo aurait très bien pu rencontrer pendant son vol des avions de la Luftwaffe. Personne n'était là pour les accueillir, tant la désorganisation du pays était profonde. Churchill croisa de Gaulle et lui dit en français en le saluant : « l'homme du destin ». De retour à Londres ce même jour, Churchill présenta son rapport au cabinet à 22 h 15. Il ne devait revenir en France que quatre ans plus tard. La situation était désespérée et Paris tomba le lendemain.

*D.H. 95 Flamingo : Ce bimoteur de transport de construction métallique fit son premier vol en 1938. Les trois premiers exemplaires furent attribués au Squadron 24, spécialisé dans le transport des personnalités. La production fut limitée à 15 exemplaires.*

*Envergure : 68 ft Longueur : 51 ft 7 in*

*Masse totale : 17,600 Ibs*

*Vitesse maximum : 243 m.p.h. (série). Autonomie : 1,345 miles*



Avion N° 4, sérial R2765, premier vol le 2 février 1940. Affecté au N° 24 Squadron le 3 mai 1940  
*Il est vraisemblable que ce fut un de ces trois Flamingo qui, mis à sa disposition par Churchill, transporta le général de Gaulle de Bordeaux à Londres le 17 juin 1940*

## Les voyages en Amérique

Pour son premier voyage en Amérique du Nord en tant que premier ministre, Churchill utilisa un cuirassé, le "Prince of Wales" qui fut par la suite coulé par les Japonais au large de Singapour.

Le second voyage débuta le 12 décembre 1941, quelques jours après Pearl Harbour. Les Etats-Unis étaient entrés en guerre et une rencontre entre les deux dirigeants alliés les plus importants était indispensable. Pour l'aller, le cuirassé "Duke of York" fut choisi car un voyage d'est en ouest en avion aurait été trop risqué à cette époque de l'année.

Pour le retour, la première partie du voyage se fit le 14 janvier 1942 entre Norfolk et les Bermudes sur Boeing 314. Le "Duke of York" attendait ses passagers aux Bermudes qui étaient alors territoire britannique. Cette première étape dura trois heures et se déroula parfaitement bien. Le pilote était le capitaine Kelly Rodgers, un aviateur très expérimenté, qui avait traversé l'Atlantique de nombreuses fois. Pendant le vol, Churchill l'interrogea sur les possibilités de faire la liaison entre les Bermudes et la Grande Bretagne dans le même avion.

La réponse fut très claire : avec un vent arrière de 60 km/h, il était possible de parcourir les 3 500 miles en 20 heures, en gardant les réserves de carburant d'usage. À l'arrivée aux Bermudes, Churchill proposa à son entourage d'utiliser l'avion plutôt que le bateau pour traverser l'Atlantique. Après débat, il fut décidé que le départ aurait lieu le lendemain. Il écrit dans ses mémoires qu'il était « assez effrayé » à l'idée d'être à plus de 1 500 km de toutes terres avant d'approcher des îles Britanniques. Le décollage fut laborieux. Un bon repas précéda une nuit calme et il « dormit paisiblement pendant plusieurs heures ». En approchant des côtes britanniques, l'avion était dans la brume et l'équipage avait l'impression d'être perdu.

Le commandant de bord lui expliqua « qu'il devait virer au nord immédiatement ». Au bout d'une demi-heure de vol, ils étaient au dessus de Plymouth. Churchill découvrit par la suite que s'ils avaient volés encore six minutes en gardant leur cap, ils se seraient retrouvés au dessus de Brest et des escadrilles allemandes qui y stationnaient. De plus, l'arrivée par le sud de l'Angleterre n'était pas conforme aux prévisions et le Boeing fut pris pour un bombardier allemand. Six Hurricane décollèrent pour l'intercepter mais par chance ils ne le trouvèrent pas. Ce magnifique récit à suspense est décrit dans les "Mémoires de guerre". Plusieurs témoignages ultérieurs laissent à penser qu'il correspond bien à la réalité.

Le départ pour le troisième voyage en Amérique eut lieu le 17 juin 1942. Le pilote et l'avion étaient ceux du retour précédent et l'hydravion se posa sur le Potomac, à Washington, après 27 heures de vol. Le retour eut lieu le 24 juin. Churchill s'assit sur le siège du pilote après avoir survolé l'Irlande et l'avion amerrit sur la Clyde après un vol sans problèmes.





Photo de Churchill dans le poste de pilotage du Boeing 314. Il avait l'habitude, si c'était possible, de tenir un instant les commandes dans tous les avions qu'il empruntait



Un Boeing 314 aux couleurs britanniques (Photo BOAC)

*Le Boeing 314 fut la réponse de Boeing à un appel d'offre de Pan Am pour un hydravion destiné à être mis en service sur une ligne transpacifique. Il fut construit à 12 exemplaires, 9 furent utilisés par Pan Am à partir de 1939, dont 4 exemplaires furent cédés à l'armée américaine et 3 furent acquis par la B.O.A.C. C'était pour l'époque un avion gigantesque, avec une envergure de 46 mètres et une masse totale de près de 40 tonnes. Propulsé par quatre moteurs Wright de 1 200 cv, son autonomie était de 5 600 km à une vitesse de croisière de 300 km/h.*

## **Les voyages vers l'Afrique, le Moyen-Orient et l'URSS**

### Le voyage en Egypte et à Moscou

Début 1942, les troupes britanniques subirent de nombreux revers face à l'Afrikakorps de Rommel. Il devenait impératif que Churchill se rendit d'urgence en Egypte pour prendre des décisions susceptibles de redresser la situation. Pour éviter le front, un voyage en avion fut étudié, via Gibraltar et l'Afrique centrale, soit au total cinq ou six jours de vol. Les escales en Afrique imposaient des vaccins pour le premier ministre, avec tous les risques qu'ils comportaient pour un homme de 69 ans assez fatigué. Le choix de l'avion se porta sur un Consolidated Commando, une version du bombardier Liberator. Le choix de cet avion se justifiait par sa très grande autonomie et sa fiabilité.

*Pour des raisons de sécurité évidentes, il n'existe pas de photos de cet avion dans la période où il était utilisé par Churchill. Son sérial AL504 est connu. Il semble qu'il ait été peint en noir. Par la suite, alors que Churchill ne l'utilisait plus, il fut considérablement modifié, le fuselage fut allongé et une dérive unique remplaça la double dérive héritée du Libérateur. Il fut abattu dans le golfe de Gascogne en 1944. C'est cette version qui est souvent présentée en photo. L'avion avait quatre moteurs de 1 200 cv et son autonomie était de l'ordre de 4 000 km.*

Mais les aménagements intérieurs étaient spartiates pour des vols qui pouvaient durer jusqu'à 10 heures : « Le râtelier à bombes avait été enlevé afin de permettre certains aménagements pour le transport des passagers. [...] Au début, l'avion n'était pas chauffé et des courants d'air coupants comme des rasoirs pénétraient par de nombreux interstices ; il n'y avait pas de lits mais deux couchettes installées dans la cabine arrière ». Par la suite un chauffage fut installé mais il faillit causer une catastrophe, comme on le verra plus loin.

C'est un jeune pilote américain, réputé pour ses talents de navigateur et son expérience, qui fut choisi : le capitaine Vanderkloot. Il proposa une autre organisation du voyage, avec une première escale à Gibraltar puis un vol direct jusqu'au Caire, en survolant de nuit les territoires de l'Espagne et de Vichy, soit au total plus de 3 000 km. Même si elle présentait des risques importants, cette solution avait deux avantages. Elle raccourcissait considérablement le temps de parcours et elle évitait toutes les vaccinations. Elle fut donc adoptée. Le départ eut lieu dans la nuit du 2 août 1942. Après une escale à Gibraltar, l'avion arriva au Caire le 4 août au matin. Selon son habitude, Churchill occupa quelques instants la place du copilote avant le lever du jour.

Après avoir réglé les problèmes du front d'Afrique du nord, Churchill poursuivit son voyage pour rencontrer Staline à Moscou. (Staline refusait de quitter le territoire soviétique). Ce second voyage présentait de nombreux risques. De nombreux massifs montagneux se trouvaient sur le parcours, avec des pics de 3 300 m à 3 600 m. Le plafond opérationnel de 2 800 m choisi par le pilote devait suffire avec une navigation précise dans les vallées.

Churchill imposa par sécurité de voler à 3 600 m mais à cette altitude, comme l'avion n'était pas pressurisé, le port du masque à oxygène était obligatoire pour les passagers. Le départ eut lieu dans la nuit du 10 au 11 août et après une escale à Téhéran, l'avion arriva à Moscou le 12 août en fin de journée. Pour le retour, il quitta Moscou le 16 août 1942 et après des escales à Téhéran et à Gibraltar, il arriva le 24 août en Angleterre après avoir décrit « un grand arc de cercle au dessus du Golfe de Gascogne à la tombée de la nuit ».

Pour conclure, laissons la parole au général MacArthur : « un vol de plus de 15 000 km dans des cieux hostiles et étrangers fait peut être partie des obligations des jeunes pilotes, mais pour un homme d'état qui porte sur ses épaules les problèmes du monde, c'est un acte admirable de courage et de valeur ». (Cité par Martin Gilbert dans *Churchill : A life*, et repris dans la correspondance Winston-Clementine Churchill).

### La conférence de Casablanca

En janvier 1943, une conférence entre les chefs alliés devait se tenir à Casablanca. Le départ eut lieu le 12 janvier 1943. Le voyage fut quelque peu mouvementé. L'avion était encore une fois le Consolidated Commando. Le système de chauffage de la cabine fonctionnait à l'essence, dégageait des vapeurs et certains éléments étaient portés à haute température.

La suite de l'histoire est racontée dans "Les mémoires de guerre" : « ... au dessus de l'Atlantique à 800 km de nulle part, je fus réveillé vers deux heures du matin par l'un des éléments qui me brûlait les pieds ; il parut sur le point d'être porté au rouge et de mettre le feu aux couvertures. » Deux autres éléments dans l'avion étaient dans le même état et Churchill conclut avec humour : « décidant qu'il valait mieux geler que rôtir, j'ordonnai d'éteindre tout chauffage ». Et il ajouta : « je dois avouer que ces heures me parurent assez pénibles ».

Fin janvier Churchill utilisa encore le Consolidated Commando pour se rendre en Egypte et en Turquie. Le retour se fit par Le Caire – Tripoli – Alger. La dernière étape entre Alger et l'Angleterre se déroula sans incidents particuliers. Ce fut le dernier vol de Churchill à bord du Commando.

### Périple GB-USA-Gibraltar-Alger

En mai 1943, Churchill gagna les Etats-Unis à bord du paquebot "Queen Mary". L'objet de cette conférence avec le président Roosevelt était de choisir la suite à donner à la guerre. Le retour eut lieu le 26 mai, par un vol direct Etats-Unis - Gibraltar en hydravion Boeing, un vol de vingt quatre heures avec une escale. Il n'y eut pas d'escorte à l'arrivée, ce qui témoigne d'une improvisation étonnante dans l'organisation.

Le 28 mai 1943, Churchill quitta Gibraltar pour Alger et Tunis dans son nouvel avion, un Avro York.

« ... mon nouveau York, belle mécanique merveilleusement confortable, il faut bien le dire. Le gros défaut c'est que le Frigidaire (sic) ne marche que quand l'avion est en vol. Donc si on fait escale quelque part pour la nuit, toutes les provisions se gâtent. » (Lettre à sa femme du 29 mai). On peut ajouter, avec insolence, que ce dysfonctionnement privait aussi les passagers de glaçons pour le Whisky.

*L'Avro York était dérivé du Lancaster, le bombardier standard de la R.A.F., dont il conservait les ailes, le train et les empennages. Il était destiné au transport à long rayon d'action de personnes et de marchandises. Il fut produit à 258 exemplaires à partir de 1943. L'avion utilisé par Churchill fut le troisième prototype. Il bénéficiait d'un aménagement intérieur VVIP, (Very Very Important Person), avec deux cabines indépendantes, une chambre à coucher, une salle de conférence et des sanitaires. Il fut baptisé Ascalon, le nom de l'épée de Saint Georges. Son autonomie était de 2 950 miles, à une vitesse de 170 mph à 10 000 ft d'altitude. Il fut affecté le 21 mai 1943 au N° 24 Squadron et gagna le 25 mai Gibraltar pour transporter le premier ministre.*



Le voyage de retour se déroula sans problèmes techniques mais il s'accompagna d'une tragédie qui eut un profond impact sur Churchill. Depuis le début de la guerre, il y avait des liaisons aériennes régulières entre le Portugal, qui était resté neutre, et la Grande Bretagne.

Les Allemands savaient que Churchill était en Afrique du nord et qu'il rentrerait en avion. Un jour, sur l'aéroport de Lisbonne, des espions allemands remarquèrent un homme trapu qui fumait un cigare et qui embarquait sur l'avion à destination de l'Angleterre. Ils crurent reconnaître le premier ministre. Un chasseur fut chargé de l'interception et abattit l'avion anglais au dessus de l'Atlantique. Les treize passagers, dont l'acteur Leslie Howard, et l'équipage périrent.

#### La conférence de Téhéran

Entre le 10 août et le 24 août 1943 se tint la première conférence de Québec puis en novembre fut organisée à Téhéran une réunion des dirigeants alliés. Pour ces deux voyages Churchill utilisa des navires. Son état de santé s'était dégradé et il est probable que ses problèmes pulmonaires et cardiaques lui interdisaient l'avion. Malgré cela il utilisa l'avion entre Carthage et Marrakech où, complètement épuisé, il se reposa trois semaines. L'avion vola à 3 000 mètres et il dut utiliser un masque à oxygène sans aucune gêne.

#### Le Douglas C 54

A la conférence de Casablanca de janvier 1943, Churchill avait découvert le Douglas C 54 Skymaster qu'utilisaient les américains. C'était un avion moderne, fiable et confortable beaucoup plus pratique que le Commando ou même le York qu'il utilisait. Un exemplaire spécialement aménagé fut utilisé par Roosevelt. Mais pour des raisons qui ne sont pas connues, ce ne fut qu'en juin 1944 qu'un exemplaire de C.54B fut livré aux britanniques. Churchill demanda des aménagements spéciaux et l'appareil ne fut opérationnel qu'en décembre 1944. Il reçut le serial EW999. Son premier voyage à son bord eut lieu le 29 janvier pour se rendre en Grèce puis en Crimée pour la conférence de Yalta.

*Dérivé du D.C.4 civil, le C.54 était un avion de transport militaire à long rayon d'action. Il fit son premier vol en 1942. La production totale s'éleva à 1 122 exemplaires et il resta en service dans l'USAF jusqu'en 1974. Son envergure était de 35,80 mètres pour une masse maximale au décollage de 33 tonnes. Quatre moteurs de 1 350 cv lui donnaient une vitesse de croisière 310 km et une autonomie de 6 400 km. La version civile D.C.4 fut utilisée par plusieurs compagnies françaises, dont Air France.*



Ce C 54 D est restauré aux Etats-Unis

Jusqu'à la fin de son mandat, Churchill utilisa fréquemment l'avion pour ses déplacements. A côté du C 54, il prit souvent le Douglas Dakota pour les courtes distances. Dans sa tournée d'inspection du front en juillet 1944, il essaya même un Fieseler Storch capturé pour survoler le front. A partir de 1944, les alliés avaient la maîtrise du ciel et ces voyages ne présentaient plus les risques qu'il avait courus dans la première partie de la guerre.



## Références :

La première référence sur ce sujet est bien sûr les Mémoires de guerre. La nouvelle édition, traduite par François Kersaudy, est remarquable à double titre ; d'abord par la qualité de la traduction (La précédente traduction de l'après guerre était totalement médiocre) et ensuite par la richesse et la pertinence des notes. Une grande œuvre à lire absolument pour les enseignements que nous pouvons en tirer face aux événements de notre époque.

La seconde référence est « Winston et Clementine Churchill, conversations intimes ». Ce recueil de lettres donne un éclairage nouveau sur les événements et les personnalités.

Les ouvrages traitant des avions de transport de la seconde guerre mondiale ne sont pas très nombreux. A notre connaissance, rien n'a jamais été publié sur le Commando. Pour les autres avions :

Avro York : Warpaint series N° 98.

Boeing 314 : Boeing Aircraft since 1916, par Peter Bowers, chez Putnam

McDonnell Douglas Aircraft since 1920, par René Francillon, chez Putnam

C.54: Revue Ciel de guerre N° 23, Le transport militaire américain.

## **ABSTRACT =====**

### **Anxieux et déprimé, tel est souvent le « smartphone addict » !**

Les smartphones sont devenus très populaires, et leur utilisation ne cesse de croître avec actuellement 1,5 milliard d'utilisateurs à travers le monde. Ils traitent beaucoup plus d'informations que les autres téléphones : accès à internet, aux jeux, aux réseaux sociaux, à la messagerie, aux vidéos, etc. L'addiction au smartphone est similaire en de nombreux aspects à la dépendance à internet. Le but de cette étude est de mettre en évidence, pour la première fois, la relation entre l'intensité de l'utilisation des smartphones et la qualité du sommeil, la dépression et l'anxiété chez des étudiants à l'université.

Au total, 319 étudiants turcs (203 femmes et 116 hommes, âgés de 20,5 ans en moyenne) ont été inclus. Les participants ont été divisés en trois groupes en fonction de leur utilisation du smartphone : non-utilisateurs (n = 71, 22,3 %), faibles utilisateurs (n = 121, 37,9 %), et forts utilisateurs (n = 127, 39,8 %). Le sommeil a été évalué au moyen de l'Indice de qualité du sommeil de Pittsburgh (PSQI), et l'anxiété et la dépression au moyen des inventaires de Beck. Les utilisateurs ont été répartis dans les sous-groupes d'après les scores sur l'échelle d'addiction au smartphone de Kwon.

Les résultats mettent en évidence que la dépression, l'anxiété, et les scores de « *mauvaise forme pendant la journée* » au PSQI sont significativement plus élevés dans le groupe à forte utilisation. Il existe une corrélation positive entre les scores d'addiction et les niveaux de dépression, d'anxiété, de mauvaise qualité subjective du sommeil et les troubles du sommeil. Les analyses de régression ont montré que des niveaux plus élevés d'utilisation de smartphone et une mauvaise qualité de sommeil prédisent la dépression et l'anxiété qui altèrent à leur tour la qualité du sommeil.

La forte utilisation du smartphone n'était cependant pas un facteur prédictif indépendant de qualité du sommeil dans cette étude. Les scores importants de dépression, d'anxiété, le sexe féminin, et le jeune âge ont quant à eux été mis en évidence comme étant des facteurs prédictifs d'une forte utilisation du smartphone.

Ainsi, les femmes et les jeunes utilisateurs sont plus vulnérables à une forte utilisation et à une addiction au smartphone. Les auteurs attirent l'attention des professionnels sur le dépistage de ce trouble chez les étudiants ayant des scores élevés de dépression et d'anxiété, chez qui les troubles du sommeil peuvent être importants et être entretenus par une utilisation élevée, voire une addiction à leur smartphone.

### **Dr Claire Lewandowski**

Demirci K, Akgönül M, Akpınar A : Relationship of smartphone use severity with sleep quality, depression, and anxiety in university students. *J Behav Addict.*, 2015; 4: 85-92.

Copyright © <http://www.jim.fr>

## **Incontournables drones**

Lausanne, le samedi 10 octobre 2015 – Les drones se sont invités à plusieurs reprises dans l'actualité médicale ces derniers mois. Il apparaît de plus en plus clairement que les nouvelles technologies permettront de dépasser des obstacles qui jusqu'à aujourd'hui freinaient le développement de plusieurs pays émergents. Pour éclairer ce phénomène, certains se réfèrent à l'exemple des téléphones portables. Ces derniers sont aujourd'hui largement répandus en Afrique où pourtant les lignes téléphoniques terrestres n'ont pas pu être installées partout.

### **Mille drones au pays des mille collines**

Aujourd'hui, Norman Foster, architecte britannique qui a dessiné quelques-uns des plus grands aéroports du monde et Jonathan Ledgard directeur du laboratoire Afrotech qui œuvre, au sein de l'École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL), pour le développement des hautes technologies en Afrique veulent croire que l'exemple des téléphones portables pourra s'appliquer aux drones. Ces derniers pourraient en effet permettre de répondre aux défauts des infrastructures routières encore très prégnants en Afrique. « *Comme les téléphones mobiles ont permis de se passer de câbles téléphoniques, les drones-cargo peuvent surmonter les obstacles géographiques, tels que montagnes, lacs, rivières non navigables, sans la nécessité d'infrastructures physiques à grande échelle* » expliquent-ils. Norman Foster et Jonathan Ledgard sont ainsi à l'origine du projet Red Line soutenu par le cabinet d'architecture Foster + Partners, l'EPFL et le laboratoire Afrotech. L'objectif de ce programme est de développer une véritable flotte de drones en Afrique, afin d'acheminer dans les zones les plus éloignées, poches de sang, matériels médicaux et autres médicaments. Les drones utilisés seront plus puissants que les appareils actuels et devront être capables de transporter une charge allant jusqu'à 10 kilos. Surtout, ces drones sont à terme destinés à transiter dans de véritables aérodromes, qui accueilleront des appareils dont les vocations ne seront plus seulement médicales mais aussi commerciales. Les premiers transports de poches de sang et autres produits de santé essentiels sont prévus dès 2016 au Rwanda, tandis que les aérodromes pourront voir le jour en 2020 toujours dans ce même pays, choisi tout à la fois pour son important développement économique et pour sa géographie très accidentée qui rend plus qu'ailleurs encore nécessaire l'invention de nouvelles solutions.

## **Le drôle de rêve aquitain**

Il n'est cependant pas qu'en Afrique que le potentiel des drones pour l'acheminement des matériels médicaux fascine. En France, le consortium Drones for Life (DFL) vient de voir le jour en Aquitaine. Le premier objectif de ce groupe est d'offrir aux établissements du CHU de Bordeaux (Pellegrin, Haut-Levêque et Saint André) une nouvelle solution pour le transport entre eux des prélèvements biologiques et autres chargements précieux. Il s'agit de réinventer la communication entre les établissements, à l'heure où la mutualisation des moyens a favorisé la centralisation des plateaux techniques et centres d'analyses, entraînant une multiplication des transports d'échantillons.

**Aurélie Haroche**

Copyright © <http://www.jim.fr>

## ***Van Gogh : une nouvelle couleur au tableau clinique***

Bruxelles, le samedi 10 octobre 2015 - Plus de cent cinquante psychiatres, ainsi qu'un de leurs patients, Antonin Artaud, ont tenté d'identifier la pathologie qui a affecté Vincent Van Gogh. La semaine passée, un quotidien Néerlandophone, a émis une nouvelle hypothèse, celle d'une intoxication au gaz d'éclairage...

### **Un chef d'œuvre psychiatrique**

Vincent van Gogh (1853-1890), dysphorique depuis son enfance a présenté des épisodes d'allure psychotique récurrents dans les deux dernières années de son existence et s'est suicidé à l'âge de 37 ans.

Après deux ans d'évolution lente de son trouble de l'humeur sur fond de consommation excessive d'absinthe, c'est à Arles, en 1888, que sa pathologie va revêtir une dimension délirante : *« j'ai des moments où je suis tordu par l'enthousiasme ou la folie ou la prophétie comme un oracle grec sur son trépied (...) j'ai alors une grande présence d'esprit en paroles »* décrivait-il dans l'une de ses nombreuses lettres à son frère Théo.

C'est à la fin de cette même année qu'il présente un épisode délirant des plus célèbres : il s'approche de Gauguin avec un rasoir, est repoussé par celui-ci, se tranche un morceau de l'oreille gauche avant d'en faire cadeau à une prostituée. On le retrouve "inconscient" à son domicile et il est hospitalisé d'office d'abord à Arles puis à Saint-Rémy de Provence.

Moins de trois mois après sa sortie de l'asile, il se tire une balle en plein cœur dans un champ non loin d'Auvers sur Oise et meurt deux jours plus tard, le 29 juillet 1890.

### **De l'épilepsie à l'intoxication à la digitaline**

De nombreux diagnostics ont été évoqués à propos de Van Gogh.

Si on lui a reconnu par la suite des signes évocateurs de psychose maniaco-dépressive, de psychose hallucinatoire chronique ou de schizophrénie, l'idée première des médecins qui se sont penchés post-mortem sur son cas fut celle d'une épilepsie. Elle a été longuement

documentée, notamment dans une étude par Henri Gastaud (1), professeur de neurologie à la faculté d'Aix-Marseille, qui décela chez lui une épilepsie temporale due à une lésion précoce temporo-limbique suggérée par des anomalies caractérielles et émotionnelles dès l'enfance et une dissymétrie crânio-faciale. Cette comitialité aurait ensuite été aggravée par une consommation excessive d'absinthe.

D'autres diagnostics plus originaux ont pu être évoqués, comme la maladie de Ménière, le saturnisme, la porphyrie aiguë intermittente, une intoxication à la digitale...

### **Une nouvelle hypothèse...**

La conjecture avancée par le chimiste René van Slooten est celle d'une intoxication au gaz de houille ou gaz d'éclairage.

Ce scientifique qui a déjà proposé une telle étiologie pour la mort mystérieuse d'Edgar Allan Poe a expliqué au journal néerlandophone *Algemeen Dagblad* avoir découvert que Van Gogh avait fait installer un éclairage artificiel dans sa maison d'Arles afin de pouvoir travailler tard sur ses œuvres.

Les gaz d'éclairage, en contact avec différents métaux lourds tels que le mercure et le plomb, auraient provoqué des céphalées et des hypothyroïdies, jusqu'à le mener à une dépression et à l'autolyse.

*« Il y avait alors de nombreux cas de ce genre, engendrant même la création de "salles" spécialisées, notamment à l'Hôpital de la Salpêtrière à Paris. Il y eut à cette époque comme une épidémie de ce genre d'intoxication »* détaille René van Slooten.

***« Il est crapuleusement impossible d'être psychiatre sans être en même temps marqué au coin de la plus indiscutable folie »***

Laissons enfin la parole à une 'défense' argumentée par un autre "aliéné", Antonin Artaud, qui dans son essai, *Van Gogh, le suicidé de la société*, tenta de démontrer que Van Gogh : *« n'était pas fou, mais ses peintures étaient des feux grégeois, des bombes atomiques, dont l'angle de vision, à côté de toutes les autres peintures qui sévissaient à cette époque, eût été capable de déranger gravement le conformisme larvaire de la bourgeoisie »*, l'authentique responsable de la mort de l'artiste était pour lui sans nul doute la société et en particulier : *« le docteur Gachet, improvisé psychiatre, et qui fut la cause directe, efficace et suffisante de sa mort »* car *« il est crapuleusement impossible d'être psychiatre sans être en même temps marqué au coin de la plus indiscutable folie »*.

**Frédéric Haroche**

### **RÉFÉRENCE**

1. Gastaud H : La maladie de Vincent van Gogh envisagée à la lumière des conceptions nouvelles sur l'épilepsie psychomotrice. *Ann. Méd. Psychol.* 1956; 114, 196-238

Copyright © <http://www.jim.fr>



## Les PAPHY's

« PAPHY » : c'est l'indicatif de la patrouille de l'Aéroclub Alpin.



Formée au début des années 2000, elle était tombée en sommeil après avoir animé le ciel de Tallard à l'occasion de fêtes aériennes.

Remise en état de vol, et améliorée parce que ses pilotes qualifiés arrivaient en bout de potentiel, elle a pu honorer la cérémonie de remise de la médaille de l'Aéronautique à Serge Boichot, le chef pilote de l'aéroclub.

Regardons-la de plus près pour ce vol du 16 mai 2015.

Le leader est Alain, le Président de l'aéroclub Alpin. Pour le conseiller, à la voix depuis que le CMAC lui a interdit de piloter : Vincent. Formé au Canada dans les années 50, moniteur sur T6 à Marrakech, pilote de reconnaissance sur Mirage III R puis instructeur à Dijon sur Mirage III B, il a longtemps été chef pilote de l'aéroclub et vient de fêter ses 80 ans.

Alain pilote l'Ecoflyer      F-HCPL.

Le N°2 est Robert. Instructeur montagne de l'aéroclub, c'est un ancien de la Royale. Lâché sur Hallcat à Kouribga dans les années 50, il a continué sur Aquilon, Etendard et Crusader, avant de pouvoir, enfin, quitter le porte-avions et piloter des avions de l'Armée de l'Air. Il a formé plusieurs lots de pilotes, à Tours sur T 33 et sur Mystère IV, puis à Salon sur Fouga. A ses cotés, depuis que le CMAC lui a interdit de voler seul : Béatrix. Robert pilote le DR 400 120cv F-BTZP

Le N° 3 est Denis, votre serviteur. Gamin qui peut revoler en solo depuis que le CMAC lui en a redonné l'autorisation. Lâché sur Mirage III en 1968 par Vincent, il n'a pas encore 75 ans.

Il pilote le DR 400 160cv F-GEIU.



Caractéristiques cumulées :

- 420 CV, dont 135 « à mazout » sur l'Ecoflyer, pour la puissance des avions.
- un peu plus de deux siècles en âge et un peu moins de trois quintaux en masse, pour les trois pilotes qualifiés patrouille.

Le programme :

- Décollage en patrouille serrée à trois,
- virage de présentation et passage en flèche,
- virage en vent arrière, formation en colonne et nouveau passage,
- dégagement vers le nord, mise en échelon refusé à droite,
- présentation au « peel-off » 100 pieds 200 km/h,
- peel-off à trois secondes, atterrissage du leader et remise de gaz en très courte finale pour 2 et 3,
- patrouille serrée à droite, tour de piste et atterrissage en patrouille serrée pour 2 et 3,
- retour au parking des trois avions, en colonne. Arrêt des moteurs au top du leader.

Si les circonstances s'y prêtent et le permettent, cette patrouille sera peut-être encore réactivée. Son indicatif pourrait être alors : « Les Criqués » ?

DENIS TURINA

**VOIR 1ERE PARTIE DANS [AEROMED N°68](#)**

//////.....////////

A ces propos, j'avais qu'il était très facile de vérifier si j'étais bien pilote. On n'avait qu'à me confier un Messerschmidt ou un Fockewulf et on le verrait bien. " Vous savez que c'est impossible " me dit-il furieux et il sortit de la pièce pour aller retrouver Young à côté. L'interrogatoire de Young fut très rapide. Les murs très minces n'étant pas insonorisés, j'entendis toute la conversation. L'officier interrogateur, à un moment de son interrogatoire, annonça à Young qu'il avait vu le Squadron Leader X... Young l'arrêta en précisant que c'était son commandant d'escadron. Cette affirmation coupa court à son interrogatoire. Revenant vers moi, l'Allemand me demanda brutalement :

« Etes-vous du groupe Nice ou Savoie ? ». J'invoquais cette sacro-sainte convention de Genève. Il sortit en bougonnant. En fait, nous n'avions les P 51 que depuis deux mois. Ils avaient remplacé les Spitfire. Les services de renseignement allemands n'avaient pas eu le temps de digérer les derniers tuyaux qu'ils avaient reçus de France. L'état de mon avion (je le retrouverai à Hausach après mon retour) n'avait pas permis de découvrir l'appareil photo qui le distinguait du chasseur pur. Mais il faut bien dire que l'interrogateur n'était pas loin de la vérité.

Ramenés, Young et moi, à Ludwigsburg dans une grande caserne, nous nous retrouvâmes avec quelques autres prisonniers sous un porche entre deux grandes portes. La nuit se passa dans ce curieux endroit. Nous nous serrions les uns contre les autres luttant contre le froid amené par un petit vent coulis qui arrivait par le bas.

Au matin, on nous transféra dans une chambrée d'officiers alliés. Cette caserne servait de base de transit pour les officiers prisonniers alliés. Je retrouvai là des officiers parachutistes pris à Arnhem lors de l'offensive aéroportée avortée de Montgomery, des équipages de la R.A.F. et de l'U.S. Air Force. Pas d'officiers français. Dans les bâtiments voisins beaucoup de sous-officiers américains. Chez les Français, des sous-officiers du bataillon de la 1<sup>er</sup> D.F.L. , qui avait défendu héroïquement Obenheim et vraisemblablement sauvé Strasbourg lors de l'offensive allemande de janvier 1945. Dans d'autres bâtiments, un nombre considérable de Russes habillés d'une invraisemblable capote d'un vert inimitable.

Les bestioles récoltées à Ergenzingen continuaient à me taquiner. Un officier américain à qui je me confiais, me donna plusieurs boîtes de D.D.T. dont la Croix-Rouge américaine inondait les camps de prisonniers en Allemagne. Mes ennuis disparurent radicalement. Le menu des repas était plutôt léger. Un bouillon de trognons de choux avec la terre des racines en supplément, trois minces toasts d'un pain carré de consistance collante, un rond de saucisse ersatz pour la journée. Le rite du découpage du pain était assuré par un officier néerlandais, je crois, qui avait un couteau très bien aiguisé et une aptitude particulière à découper dans ce pain innommable des toasts de 3 à 4 millimètres d'épaisseur. Les W.-C. étaient inabornables de par leur état, mais aussi de par l'occupation quasi permanente qu'en faisaient les sous-officiers américains aux intestins aseptisés peu habitués à lutter contre les virulents microbes européens, qui devaient pulluler dans le brouet que l'on nous servait.



La note folklorique était apportée par les hindous, ou plutôt les sikhs, qui passaient la journée en ablutions auprès des fontaines de la cour. Leurs turbans étaient impeccablement enroulés et leur maintien magnifique.

Ma solitude de Français se termina avec l'arrivée du Sous-Lieutenant Deshayes du Groupe de chasse 1/4 équipé de P 47 Thunderbolt. Pied-noir, de Tiaret, il avait été descendu par la Flak en Forêt Noire. Avec son bolide, il avait " crashé " dans une clairière et la solidité légendaire de son coucou lui avait sauvé la vie. Le collimateur lui avait laissé un petit souvenir au-dessus du nez. Sorti très rapidement de son avion, se rappelant qu'il fallait le détruire, il avait essayé d'y mettre le feu en ouvrant le robinet de purge situé sur le fuselage au raccordement du Karman gauche de l'aile. L'afflux brutal du carburant noya son briquet. Ne pouvant attendre plus longtemps sans risque de se faire attraper, il avait abandonné son avion, pensant bien qu'avec le nombre de P 47 descendus, les Allemands n'en étaient plus à un P 47 près pour le connaître. Il se dirigea vers la frontière suisse en utilisant sa carte d'évasion. Arrivé dans un village, très près de cette frontière, il crut qu'un groupe de maisons, un peu plus loin, était en Suisse. Il contacta un gars en uniforme vert et lui demanda " Suisse ? Switzerland ? ". Il fut immédiatement coincé et on lui montra la Suisse à quelques centaines de mètres. Ramené vers Stuttgart, il débarqua dans une gare ou sur une autre voie stationnait un train transportant les chars d'une division blindée S.S. Un officier S.S., blouson de cuir noir, l'air hostile, s'approcha de son gardien et demanda, en désignant Deshayes en blouson de cuir kaki " Flieger ? " (Aviateur ?) " Nein, Panzer.", répondit son gardien qui venait peut-être de lui sauver la vie. En le faisant passer pour un officier de blindés, le blouson de cuir aidant, la communauté d'armes jouant, il le tirait d'un très mauvais pas.

Deshayes était très fatigué. Je lui conseillai de s'allonger car il ne fallait pas compter sur la bouffe pour récupérer. Quatre ou cinq jours se passèrent à éviter de trop dépenser de forces et à trouver un coin pour poser culotte sans trop d'ennuis.

Young, un après-midi vint me trouver et me demanda "Albert, have you got your parcel ? " (Avez-vous touché votre colis ?). Il me montra le sien. Je bondis vers le lieu de distribution avec Deshayes. Dans une valise en canon sanglée de véritables trésors se trouvaient réunis : savonnettes parfumées et désodorisantes, serviettes éponge, pull-over tricoté par des dames charitables, rasoirs, conserves diverses, boîtes de lait et de café soluble, sucre, sel et poivre mêlés, papier de toilette, cartouches de cigarettes, etc. Nous exultions, la Croix Rouge ne nous avait pas oubliés.

Les sikhs vinrent échanger quelques conserves de viande contre du lait. Nous fîmes une collecte pour ravitailler les Russes. Leur grand patron Staline avait voulu ignorer la Croix Rouge Internationale et considérait les prisonniers comme des traîtres à la patrie soviétique. Un grand nombre de prisonniers russes mourut de cette carence et l'on sait que certains, au retour, payèrent de leur vie le fait de ne pas avoir su tenir jusqu'au bout et mourir pour défendre l'U.R.S.S.

Nous découvrîmes bientôt la raison de cette distribution de colis. Au milieu de l'après-midi, des gardes, dont plusieurs S.S., nous firent sortir du camp munis de notre ravitaillement et de 3 couvertures U.S. en laine. Nous étions dans une colonne de prisonniers longue de plus de 3 km, un millier de Russes en tête. La colonne s'ébranla et nous fîmes tous nos efforts pour gagner les derniers rangs. Nous avions, au camp, sympathisé avec 2 autres pilotes : les Lieutenants Liefoghe et Nastanovitch.

Le premier, pilote de Halifax, était britannique d'ascendance flamande, le deuxième, pilote de chasse sur P 51 Mustang, était américain. Nous avons réussi très vite à nous trouver en queue de colonne. Dans un sac que j'avais dégotté je ne sais où, j'avais placé les derniers morceaux de ce " pain ? " collant qu'allouaient les Allemands et 2 boîtes de DDT. A la première halte, au cours de la nuit. Le sac m'avait servi de repose-tête. Sur la route, en repartant, voulant grignoter ces toasts, je les avais trouvées remarquablement blancs à la clarté lunaire. Je m'aperçus évidemment que mes boîtes de DDT étaient écrasées. Je ne sais si mes parasites intérieurs furent occis, mais je ne souffris d'aucun malaise à la suite de cette absorption involontaire.

Nous nous arrêtons pour les haltes dans les prés au bord de la route et pour passer la nuit. Comme il faisait très froid, nous avons trouvé rapidement une parade pour avoir chaud. Nous disposons 3 couvertures sur le sol, et là, les uns encastrés dans les autres, sur le côté, à ((l'en...ette)) (je ne trouve pas d'autre mot), les 9 autres couvertures sur nous, nous arrivions à conserver notre chaleur interne. Lorsque l'un d'entre nous sentait son côté un peu trop meurtri, il tapait sur les copains et nous nous retournions ensemble sur l'autre côté. Au matin, il n'était pas rare de trouver la première et la deuxième couverture de dessus raides de rosée gelée. Pour les repas, la tâche était bien distribuée, l'un allait à l'eau, l'autre au bois, le troisième préparait le feu et le dernier faisait la cuisine dans les boîtes de conserves récupérées. Nous nous servions un café au lait bien chaud qui nous remontait le moral.

Nous surveillons particulièrement la nuit le va-et-vient des prisonniers russes. Nous avons bien fait une collecte pour les ravitailler, mais cela ne suffisait pas. Ces pauvres bougres, abandonnés de tous, sans ravitaillement pendant la marche, n'avaient d'autre ressource que de chaparder. Ils passaient la nuit à essayer de rafler quelques victuailles aux allongés. Nous dormions sur nos rations.

Je fus témoin de la sauvagerie S:S. aux alentours de la gare de Lorch. Nous avons pris en partant de Ludwigsburg la route de Lorch-Swabishgmund, Aalen vers la Bavière. Arrêtons dans un pré après la gare de Lorch, nous avons été avertis par nos gardiens de ne pas dépasser une ligne théorique qu'ils avaient délimité entre 2 arbres isolés. La raison en était qu'il se trouvait une forêt à 50 m de cette ligne. Un pauvre soldat russe, égaré chez nous pour essayer de trouver quelque nourriture, désirant poser culotte, s'écarta et passa de 2 à 3 m cette ligne toute théorique. La forêt était encore loin. Il s'accroupit. Un officier S.S. s'approcha de lui, sortit son pistolet et lui tira une balle dans le crane. Le pauvre troubad retomba sur sa crotte. Ses compatriotes lui creusèrent une tombe auprès d'un grand arbre et l'enterrèrent en lui offrant pour adieu un de ces admirables chants choraux dont les Russes sont passés maîtres.

Des bruits circulèrent, suivant lesquels plusieurs exécutions de Russes avaient eu lieu, tout aussitôt après certaines alertes aériennes, au cours desquelles, la colonne de Russes se trouvant dans un village, s'était mise à chercher des victuailles dans les maisons voisines. Je crois que ces bruits étaient fondés, compte tenu de leurs privations, mais je n'ai pas assisté à ces exécutions. Celle de Lorch se serait passée à quelques mètres de notre groupe.

Les alertes dues à l'activité aérienne alliée étaient continues. Les formations de P 47 ou les patrouilles de reconnaissance rodant dans le secteur nous repéraient inmanquablement. Nous étant concertés entre aviateurs, nous avons donné comme consigne de ne pas paniquer mais d'agiter tout ce qui pouvait être agité, foulards, chemises, tricots, couvertures, etc. On trouva même une banderole " prisonnier of war " mais sa taille, compte tenu de la longueur de la colonne, la rendait à peu près invisible. Nos gardiens se planquaient dans les fossés.

Je dois avouer que les chefs de dispositifs français et alliés ont été des types formidables. Aucun strafing n'a eu lieu contre la colonne. Un jour cependant, un pilote envoyait une rafale dans la nature alors qu'il volait parallèlement à notre route, vraisemblablement pour tester notre réaction. Nous faisant confiance et agitant leurs oripeaux, les prisonniers des autres armes ne paniquèrent pas. Ce qui ne nous empêchait pas, nous, les aviateurs, donneurs de consignes, de trouilloter sérieusement. Nous pensions surtout aux réflexes des jeunes pilotes qui en étaient à leurs premières sorties de guerre, à ceux qui, pour tenir leur place dans le dispositif, n'avaient vu au cours de la mission que le plan de l'avion, de leur chef de patrouille ou de section. Au cours du piqué de reconnaissance que déclenchait leur leader, qu'ils suivaient, ils voyaient apparaître à portée de leurs mitrailleuses un objectif magnifique, une troupe sur une route. Quelle tentation d'appuyer sur la détente. Aussi attendions-nous avec angoisse le passage du dernier avion.

Une alerte vraiment sérieuse se produisit au cours d'une halte auprès de la gare de Schwabish-Gmund. Une formation de B 26 Marauder, bombardiers moyens, prit, après un très large virage, l'alignement ouest-nord sur la voie ferrée très proche du pré où nous étions.

Avant le passage à notre verticale de la formation, les trappes des soutes à bombes s'ouvrirent. Nous étions dans l'alignement. Allongés sur le dos, nous surveillions le trou noir au-dessous du fuselage pour voir si rien n'apparaissait. La verticale passée par la formation, nous nous regardâmes avec un soulagement visible. L'objectif devait être la gare de Aalen. Nous entendîmes peu après les éclatements des bombes. En dehors des alertes, nous ne manquions pas de spectacle. Le ciel n'était presque jamais vide. Un Messerschmidt 262 croisa un jour un P 51 isolé. Ils ne se virent pas. Un Messerschmidt 109, poursuivi par quatre P 47 s'abattit en flammes à quelques kilomètres de nous. Ce qui nous permit de regarder nos gardiens avec un léger sourire.

Nous traversions des villages au milieu de la population accourue pour voir le défilé. Parmi cette population, nous repérâmes un prisonnier français de 1940, un grand rouquin aux moustaches à la gauloise impressionnantes, manifestement là comme chez lui et qui contemplait avec sérénité le défilement d'autres captifs, moins heureux que lui. Il y eut quelques villageois qui donnèrent spontanément quelques victuailles à la colonne et pas seulement aux gardiens mais jamais aux Russes.

Notre avenir cependant nous préoccupait. Nous savions que la guerre allait vers sa fin, mais nous ne savions pas si la folie d'Hitler n'allait pas nous engager dans une autre impasse. Il était fortement question d'un réduit montagnard bavarois, dont le centre serait Berchtesgaden, ou un noyau très dur de S.S. pourrait tenir longtemps. A en juger par notre direction, c'est vers la Bavière que se dirigeait la colonne. A en juger par sa composition, nous pouvions rapidement devenir des otages. Cela ne nous convenait pas.

Nous avions en tête la volonté de déguerpir au plus vite, mais il y avait ces foutus S.S. et l'épisode de Lorch nous refroidissait. De plus, seuls Français de la colonne, nous avions attiré l'attention d'un capitaine allemand, qui était venu essayer sur nous son français appris pendant l'occupation. Nous étions repérés.

La chance aidant, l'occasion se présenta à Moggingen. Nous venions de marcher depuis près de 5 heures sous la pluie, les couvertures sur la tête en guise d'imperméable. Mon côté, qui m'avait laissé tranquille jusque-là, recommençait à me faire mal. Deshayes, en excellent camarade, m'encourageait en me soutenant de temps en temps.



Nous étions tout à fait en queue de colonne. Il n'y avait plus qu'un gardien, trempé jusqu'aux os, paraissant plus fatigué que nous. Son âge très avancé indiquait qu'il faisait partie du Volksturm, c'est-à-dire des effectifs de fonds de tiroirs. Il marchait comme un somnambule. L'autre gardien était assez loin devant. Une large encoignure de porte s'offrit à nous. Je dis à Deshayes " Je ne vais pas plus loin ". " Je te suis ", me répondit-il. Le gardien s'aperçut dans son somnambulisme de la manœuvre. Trop fatigué pour réagir, il nous laissa. Nous nous retrouvâmes seuls dans le village endormi. Quelques minutes se passèrent. En face, se trouvait une porte de grange. On entendait des bruits qui, sans conteste, venaient de ce bâtiment. Tout à coup, un mot très sonore nous fit dresser une oreille plus attentive. C'était un " merde " digne de Cambronne. Nous cherchions dans notre mémoire que pouvait être en allemand son homonyme. Il y avait bien " werda " mais nos sentinelles étaient loin. Aussi, la rue traversée, en entrebâillant la porte, risquions-nous un œil indiscret. A la lueur des bougies, une trentaine de prisonniers français de 1940, couchés dans la paille, ronflaient ou se livraient à diverses occupations.

Nous étant fait connaître rapidement et ayant appris qu'ils retournaient vers Stuttgart pour aller constituer un commando de travail, nous leur proposâmes d'entrer dans leur colonne. Ils nous trouvèrent rapidement de quoi ressembler à un soldat de 1939 : musette, calot, bidon de 2 litres et surtout capote qui cachait notre tenue américaine. Deshayes hérita d'une capote de soldat polonais. Deux plaques de Kriegsgefangenen de stalags silésiens nous furent remises. Nous sombrâmes ensuite dans un bon petit sommeil dans une paille qui nous parut délicieuse à côté de l'herbe des prés. Au matin, Deshayes, avec l'aide des prisonniers de 1940, poussa même le culot jusqu'à essayer de retrouver Liefooghe et Nastanovitch, car on nous avait appris que la colonne s'était arrêtée après le village. Mais il leur était difficile de s'échapper en plein jour.

Les 80 km du retour furent sans histoire, sauf que nous nous sommes méfiés encore plus de l'aviation alliée. Nous arrivâmes sans encombre dans la banlieue de Stuttgart, où nous quittâmes le commando de travail. Nous n'avions aucune envie de nous faire reprendre. Nous errions dans les ruines, lorsque notre attention fut attirée par des inscriptions françaises sur une baraque en planches et surtout par la mention S.T.O. (Service du Travail Obligatoire).

Dans la baraque, il y avait quelques civils français et quelques filles, vraisemblablement polonaises ou ukrainiennes. Ils n'avaient pas l'air de s'embêter. Nous nous fîmes connaître. Nous leur demandâmes de nous cacher pendant quelque temps, le temps d'élaborer un plan pour continuer vers l'ouest. Nous savions que les Américains avaient passé le Rhin. La 1<sup>re</sup> armée devait suivre. J'avais fait pour elle, avant de me faire descendre, quelques photos d'endroits qui pouvaient servir de points de franchissement.

Nous nous fîmes virer avec forces injures. J'ai gardé depuis cet incident une rancune tenace contre les S.T.O. Leur désir actuel d'être traités comme des déportés est une vaste fumisterie et doit être à tout prix repoussé. J'espère que les vrais déportés et résistants seront assez fermes pour éviter ce scandale.

Assez dépités, en fureur contre ces types qui nous avaient repoussés comme des pestiférés, nous étions en train de louvoyer entre les décombres, évitant tout uniforme aperçu de loin. La vue d'un autre uniforme, bien connu, changea notre attitude. C'était celui d'un toubib militaire français, un lieutenant au képi amarante. En nous approchant, la vue de la croix de Lorraine, insigne de la Franc Libre épinglé sur sa poitrine nous mit en confiance. Il nous rassura et promit de nous cacher.

A notre grande surprise, il nous amena dans une des chambres de l'infirmerie de la caserne de Ludwigsburg d'où nous étions partis. Il y avait là quelques-uns de ses pseudo-patients, anciens prisonniers de 1940, qu'il aimait bien :

L'Adjudant Leblanc qui s'était marié en captivité avec une fille de Bordeaux par procuration, Raynaud, un chauffeur de taxi de Marseille, un cordonnier de Villerupt, qui s'empressa de prendre mes souliers hauts américains qui venaient de bien me servir, pour les ressemeler.

Certains prisonniers arrivaient à travailler en ville et pouvaient, avec quelques marks, acheter du ravitaillement. Pour notre arrivée, ils nous préparèrent un steak et des frites à l'huile de colza, arrosés d'un petit vin blanc allemand. Ce fut un moment somptueux qui nous fit oublier notre extrême fatigue. Ces quelques jours passés avec ces Français, dont le plus grand regret était de ne pas avoir assez combattu en 1940 et qui avaient à leur actif 4 ou 5 tentatives d'évasion, nous remirent complètement en forme au physique comme au moral.

Quelques sous-officiers et soldats de l'héroïque bataillon d'Obenheim nous rendirent visite. L'un d'entre eux, pour éviter de partir dans la colonne dont nous venions, avait essayé de se mutiler. Il s'était donné des coups de cuillère sur la cheville pour se rendre inapte à la marche. Il avait failli en crever et était encore mal en point. Les autres traînaient quelques séquelles de leurs blessures et c'était la raison de leur séjour à l'infirmerie et de leur absence dans la colonne.

Le Sergent Trescazes du groupe 3/3 Ardennes que j'avais connu à mon réentrainement à Kasbatadla se présenta. Abattu par la Flak, il avait réussi à poser son P 47 dans un champ du pays de Bade. Indemne, il allait sortir de l'avion, lorsqu'il vit un groupe de gens arriver avec des gourdins. Il s'était réveillé à l'hôpital de Karlsruhe avec une fracture du crâne et du bassin. Soigné sommairement, on l'avait expédié à Ludwigsburg. Il avait la tête enturbannée, le visage boursoufflé et couturé et avait du mal à récupérer. Plus tard, hélas, on ergotera sur le pourcentage de sa pension. Bien évidemment, pour conserver son statut de navigant, il avait par la suite caché ses souffrances. Comme les réseaux administratifs entre hôpitaux de pays ennemis ne sont pas reliés, et pour cause, son dossier allemand pouvait avoir été transmis aux services administratifs français qui ignorèrent son aventure. J'ai eu l'occasion en 1985 de certifier celle-ci par un témoignage écrit, mais, hélas, il mourut peu après.

Un matin, vers le 15 avril, un sous-lieutenant français, en tenue américaine, arriva dans la chambre. Interrogé, il nous indiqua que les troupes françaises n'étaient pas loin. Il venait de se faire prendre par une patrouille allemande alors qu'il allait chercher, avec quelques hommes, des œufs dans une ferme. Il était temps de songer à partir de notre planque.

Nous avions raconté à nos hôtes qu'ils n'en croiraient pas leurs yeux lorsqu'ils verraient l'équipement et le matériel américain dont était dotée la 1<sup>re</sup> Armée. En fait, en guise de matériel et d'équipement, la première patrouille entrée dans Ludwigsburg fut une patrouille du régiment 15/2 de Colmar, régiment commandé par le Colonel Gandoet. La patrouille était habillée d'uniformes de 1939 et le camion Ford qui la suivait devait avoir fait la guerre d'Espagne. Il portait le nom de Rosita.

Cette déconvenue ne nous empêcha pas, dans la foulée, de monter un commando sur les voitures civiles stationnées dans Ludwigsburg. La nuit du 19 avril nous retrouva au volant de voitures allemandes sur des routes peu sûres. Des tirs de mortiers, de mitrailleuses s'élevaient çà et là. Nous n'avions évidemment pas pris l'autoroute dont les ouvrages avaient été démolis et piégés.

Nous allions lentement dans le no man's land de village en village, par de petits chemins. J'étais en tête, avec comme passagers, Leblanc, Raynaud et le cordonnier. Deshayes suivait avec quelques autres ; les petits gars d'Obenheim fermaient la marche. Le niveau d'essence, déjà assez bas au départ, tendait dangereusement vers zéro.

La chance qui nous avait souri continua à nous être agréable. A la faible lueur des phares aux verres peints, j'aperçus sur la place d'un village un tas de jerricans. J'arrêtai le convoi et ne voulant pas me faire descendre par une sentinelle éventuelle, j'essayai de réveiller quelques responsables qui devaient bien se trouver dans une des maisons autour de la place. Je cognai mon poing contre quelques portes. Je ne voyais toujours rien. En fin, cognant contre une porte, du pied d'un escalier de quelques marches, j'entendis quelqu'un venir ouvrir et je vis à la hauteur de mes yeux des souliers à bouts ronds américains. Essayant de parler anglais, je m'entendis répondre en français : " Que veux-tu ? "- "De l'essence"- " Tu as un jerrican ? ". Il y en avait du modèle allemand dans deux voitures. " Oui », répondis-je. " Prends un plein et laisse le vide. " Nous abreuvâmes nos voitures. Mon interlocuteur, après m'avoir dit qu'il appartenait à la 5<sup>e</sup> D.B. repartit pour reprendre ses occupations qui ne devaient pas être guerrières, sauf en ce qui concernait le repos du guerrier.

Nous avons traversé le no man's land. La route était plus sûre. Nous arrivâmes à Pforzheim ou nous nous perdîmes dans la nuit. J'attendis le reste du convoi à la sortie de Pforzheim au petit matin après avoir essayé de dormir un peu. La ville était entièrement démolie.

Quelques tirailleurs maghrébins grattaient le sol pour essayer de trouver quelques babioles. Pforzheim était un centre de bijouterie et joaillerie, mais il y avait bien longtemps qu'il n'y avait plus d'or, ni de diamants. Seuls quelques bijoux de fantaisie pouvaient encore être découverts dans les décombres.

J'appris que le P.C. de la 1<sup>re</sup> Armée avec le Général de Lattre était à Karlsruhe et le P.C. du 1<sup>er</sup> Corps Aérien avec le Général Gérardot à Durlach. J'appris aussi qu'il n'y avait qu'un seul pont de bateau pour passer le Rhin et qu'il fallait un laissez-passer signé de la main du Général de Lattre ou du Général Gérardot pour passer sur l'autre rive. J'avais aussi en rentrant de captivité l'obligation de passer au 2<sup>e</sup> Bureau de la 1<sup>re</sup> Armée et du 1<sup>er</sup> Corps Aérien. J'allai voir le chef du 2<sup>e</sup> Bureau qui mit sous mes yeux une photo prise par la 33<sup>e</sup> escadre et qui manifestement montrait notre colonne marchant vers la Bavière. Je lui montrai l'emplacement approximatif où je me trouvais sur la photo. En consultant la carte des opérations de la 1<sup>re</sup> Armée, je vis que le front passait à l'endroit où le 85<sup>e</sup> bataillon de Flak était déployé. Je rassemblai mes souvenirs du P.C. du bataillon et indiquai le déploiement du bataillon tel qu'il était au moment où je me trouvais à son P.C.

Je quittai Karlsruhe pour Durlach où le Général Gérardot me retint pour déjeuner. Je connaissais bien le chef du 1<sup>er</sup> Corps Aérien. J'avais fait un intérim d'un mois au 3<sup>e</sup> Bureau de son Etat-Major fin décembre 1944 et en janvier 1945. Je lui présentais assez souvent pour signature les ordres pour la reconnaissance que j'avais rédigés. Il me signa sans difficulté mon ordre de mission pour la traversée du Rhin.

En revenant, je m'aperçus que je n'avais pas celui de Deshayes. Celui-ci m'engueula copieusement et je le méritais bien pour l'avoir oublié. Je revins au P.C. et j'obtins aussi facilement le deuxième ordre de mission. Pour mes petits héros d'Obenheim, je ne pouvais rien. Ils téléphonèrent au P.C. de la 1<sup>re</sup> Armée et c'est le Général de Lattre en personne qu'ils eurent en définitive au bout du fil.

Celui-ci, en grand seigneur, leur signa sans problème le papier espéré pour traverser le Rhin et aller rejoindre leur unité qui devait se trouver quelque part dans le Sud. Ils vinrent me le montrer avec fierté.

J'avais téléphoné au groupe 2/33 du P.C. du 1<sup>er</sup> Corps Aérien pour signaler que " Cameo 12 " était de retour. Mon correspondant me signala que Cameo 12 se trouvait dans la salle auprès de lui. Je pris mon ton le plus désagréable pour indiquer que l'on avait vite enterré celui qui l'avait porté, cet indicatif. L'accent méridional aidant, je fus vite reconnu. Arrivé à Colmar pour diner, j'eus la bonne fortune d'enlever ma photo du coin des disparus.

J'eus plus tard avec Mme L'Herbier, qui recherchait les pilotes disparus, l'occasion de lui faire détruire la fiche rouge à mon nom qu'elle détenait dans son fichier des pilotes présumés morts.

Nous étions le 21 avril 1945. Deux jours plus tard, les Forces allemandes coincées dans la Forêt Noire essayaient de se replier vers l'Est. Un P.C. de corps d'Armée Français était menacé. Toutes les missions d'appui, reconnaissance et feux avaient été mises à sa disposition. Le 1<sup>er</sup> Corps Aérien allait se distinguer en arrêtant net cette tentative et sauver le P.C.

J'étais à nouveau dans l'ambiance chaleureuse et fraternelle d'un groupe en opérations.

LABADIE {39)

(1) Nous appelions l'ensemble tricot de peau - caleçon long « Serge Lifar » à cause de la ressemblance qu'il nous donnait avec un danseur d'opéra lorsque nous n'avions que lui sur la peau.

Texte offert par MR ALAIN FRANCHI