

AEROMED[©]

N° 84

Le lien aéronautique

ISSN : 1773-0260



©AEROMED 84 DEC 2019

SOMMAIRE

1/ La première liaison Paris/Nouméa par François DE LASSALLE

First link Paris/Nouméa par François Delassalle

2/ Départ à la retraite de G1 suivi du « conte de Noël des essais en vol » par Gérard DE SBOIS

Starting to retirement by G1 and Christmas tale par Gérard Desbois

3/ CAUDRON C128 F-AHE C par LE CRIQUET

4/ CONVAIR par René TOUSSAINT

5/ Les abstracts :

- Insomnie chronique. *Chronic insomnia*
- Le reste à charge RAC. *How much are we finally paying*

6/ Retrouvailles bien arrosées par Denis TURINA

Watered getting back par Denis Turina

7/ Coup de surchauffe par Denis TURINA

Overheat by Turina

8/ Décrochage par Anne REALE et Thierry VIGOUREUX

Stall stall

Directeur de publication, de réalisation, de conception : Dr Simone Marie Becco

Publication et édition : AMC/ SMB 24 ch. Savit 31300 Toulouse.. Tel :+33680686234. @mail :sim1becco31@gmail.com

© Aeromed N°84 Déc 2019 © Edition AMC/SMB décembre 2019

EDITORIAL

La mondialisation est-elle « la chronique d'une mort identitaire annoncée » ? C'est plus que probable, tout comme la mondialisation contestataire des peuples, qui elle, est effective. De l'Amérique Latine, à Hong Kong en passant par l'Europe (France ++) et aussi tout le Moyen Orient. Tout tourbillonne. Tout ceci est bien sûr arbitré (sic) par les US et nous retrouvons, à l'affut, la Chine, prête à se jeter sur les cadavres résiduels. Le monde est en feu, ça pète de partout, où allons-nous ?



Et cette Greta qui la drive ???? Cherchez !!!

L'Europe est au bord de l'implosion. L'Allemagne tire sans cesse la couverture à elle, laissant les autres se démerder après leur avoir dérobé tout ce qui l'intéresse. Ceci n'est autre qu'une 4^{ème} guerre qui est cette fois, une Guerre Economique. La France courbe l'échine sur ce plan-là comme sur bien d'autres et se laisse déborder, atone, exsangue, menée par des minorités de tout bord et des politiques politiciennes catatoniques.

Ah ! Qu'il est bon de quitter du service, et se « retired ». Saturé par un boulot devenu trop rituel, on n'est plus dans la mouvance avec ces nouvelles générations qui sont formatées différemment (la faute à qui ?) et à leur égoïsme forcené. Le pognon en ligne de mire au-dessus de toute autre valeur. (C'est la nouvelle loi...) Cherchez donc un dermatologue près de chez vous si vous ne représentez pas une manne financière. On trie le boulot et on laisse sur le chemin la vraie médecine. Ouf ! Je suis partie et sans regrets.

Bonne fin d'année, et à bientôt peut être.

Docteur Simone Marie Becco

La première liaison Paris-Nouméa

Par François Delasalle

Les grands raids :

Les raids aériens étaient très nombreux pendant l'entre-deux-guerres. Ils étaient l'occasion de se mettre en avant pour des pilotes et des constructeurs. Ils servaient d'outil de propagande pour les états, dans cette période de montée des nationalismes. Le public était très friand de ces exploits dont les péripéties étaient largement couvertes par la presse quotidienne. Codos, Rossi, Lindbergh, Coste et Bellonte, Doret étaient aussi célèbres que les stars du football d'aujourd'hui. Il ne reste souvent que peu de données sur ces exploits, mis à part les articles de la presse d'époque. La première liaison Paris-Nouméa est une exception. Ont survécu les plans de l'avion, le livret d'aéronef, les récits du vol par le pilote et par le navigateur et de nombreux témoignages. On peut donc reconstituer toute l'histoire, la suivre dans le détail et découvrir ce qu'était l'aviation sportive des années 30.

Les acteurs :

Au départ, un pilote, le baron Charles de Verneilh-Puirazeau. Breveté en juillet 1915, il fut affecté en escadrille et termina la guerre sur le front russe. Démobilisé, il travailla dans plusieurs compagnies aériennes comme pilote et réussit à partir de 1930 plusieurs raids dont une liaison Paris-Addis-Abeba. Son projet suivant était encore plus ambitieux : réussir la première liaison Paris-Nouméa et poursuivre le tour du monde par le Pacifique, les Etats-Unis et l'Atlantique Nord.

Pour un tel voyage, il fallait un avion de grande autonomie et fiable. Le choix était difficile et après quelques refus, de Verneilh rencontra René Couzinet, un jeune constructeur de 26 ans. Il était le créateur, en 1928, du Couzinet 10, baptisé Arc-en-Ciel, un trimoteur de transport très en avance sur son temps, qui avait une autonomie suffisante pour traverser l'Atlantique Nord, mais qui avait été détruit lors d'un de ses premiers vols. Il avait conçu ensuite une lignée de petits trimoteurs et construisit, en 1932, un grand trimoteur, le Couzinet 70 baptisé lui aussi Arc-en-Ciel, qui s'illustrera dans plusieurs traversées de l'Atlantique Sud avec Mermoz aux commandes. (Arc-en-Ciel et Avions René Couzinet ont les mêmes initiales).

À cette époque, il n'y avait pas d'aides à la navigation et tout reposait sur le talent du navigateur. De Verneilh choisit un ancien camarade d'escadrille, Max Dévé, avec qui il avait bouclé un tour de Méditerranée. Il était un expert en navigation aérienne, matière qu'il enseignait à l'Ecole Militaire de l'Aéronautique. Le mécanicien était Emile Munch, des avions Couzinet.



Devant le Biarritz, de g. à d., Max Dévé, Emile Munch, Charles de Verneilh

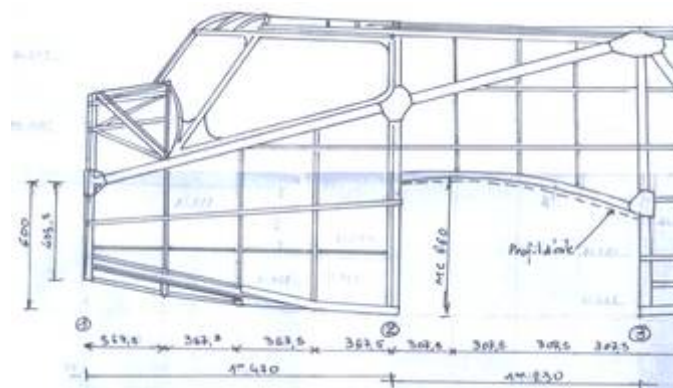
L'avion :

Couzinet présentait le Couzinet 33 Biarritz comme un avion postal à long rayon d'action, un avion de raid ou de grand tourisme. Il avait une envergure de 16,16 m pour une longueur de 11,73 m. La masse à vide était de 1 749 kg. Il pouvait transporter 240 kg en équipage de trois personnes et 1 431 kg en carburant et lubrifiant. Tout ceci conduisait à une masse maximum au décollage de 3 420 kg. (Ces chiffres sont ceux de la pesée à Villacoublay le 21.12.1931, avant le départ du raid).



*Vue de trois quart arrière du Couzinet 33 Biarritz.
Remarquez la forme typiquement Couzinet de la dérive*

Couzinet choisit la solution du trimoteur, avec trois moteurs anglais de Havilland Gipsy de 100 cv. Ce choix de ces moteurs se justifiait par leur grande fiabilité et par la disponibilité des pièces de rechange sur tout le trajet qui traversait de nombreux territoires britanniques. La formule trimoteur, pour René Couzinet, était le meilleur compromis entre les performances et la sécurité, en cas de panne d'un moteur. La vitesse de croisière était de 200 km/h et l'autonomie maximum de 5 400 km. La construction bois était rapide et économique. La main d'œuvre compétente était disponible en région parisienne. Elle ne nécessitait que peu d'outillage par rapport à une construction métallique.



Dessin de l'avant du fuselage

Les témoignages de l'époque attestent d'un appareil très bien construit. Mais quelques défauts furent remarqués. Le circuit de carburant était compliqué avec 7 réservoirs, 2 nourrices et 19 robinets manœuvrables en vol dans la cabine. L'avion avait une dérive insuffisante, (la ligne Couzinet consistait en une dérive obtenue par un prolongement du profil du fuselage avec une hauteur constante), une aile trop épaisse à l'emplanture et un centrage trop arrière par rapport

aux critères modernes. Il était à la limite de l'instabilité et délicat à piloter. Le pilotage de nuit ou le vol sans visibilité étaient impossibles. Ces défauts, qui auraient été rédhibitoires pour un pilote moyen, pouvaient être corrigés par des pilotes exceptionnels comme Mermoz ou de Verneilh. Mais à long terme, ils furent à l'origine de l'échec des avions Couzinet.

Les préparatifs :

Nous ne connaissons pas les détails du montage financier de l'opération. Les liens entre Charles de Verneilh et la ville de Biarritz étaient très forts. La ville de Biarritz accorda une subvention, d'où le nom de "Ville de Biarritz" donné à l'avion. Couzinet consentit un effort sur le prix de l'avion. Les autres sources de financement ne sont pas connues.

La construction commença le 15 mai 1931 et s'acheva le 6 octobre de la même année. Le premier vol eut lieu le 25 novembre. Les essais en vol, par le pilote d'essais Landry, se limitèrent à 13 vols totalisant 3 h 42 mn. Le dernier de ces vols fut celui du certificat de navigabilité qui fut refusé. Il fallut alléger l'avion de 200 kg pour atteindre les performances exigées pour la longueur de décollage et la vitesse ascensionnelle. L'avion fut certifié dans la catégorie « spéciale, subdivision record ». Une vingtaine de vols permirent d'achever la mise au point et la prise en main par de Verneilh. Le premier voyage fut un vol vers Biarritz, ville marraine, pour le baptême de l'avion par l'évêque de Bayonne, qui fut suivi par un banquet mémorable.

À son départ, l'avion avait volé 25 h 55 mn et de Verneilh l'avait piloté 18 h 08 mn. On ne peut pas dire que la préparation de l'avion et de l'équipage ait été longue et contraignante.

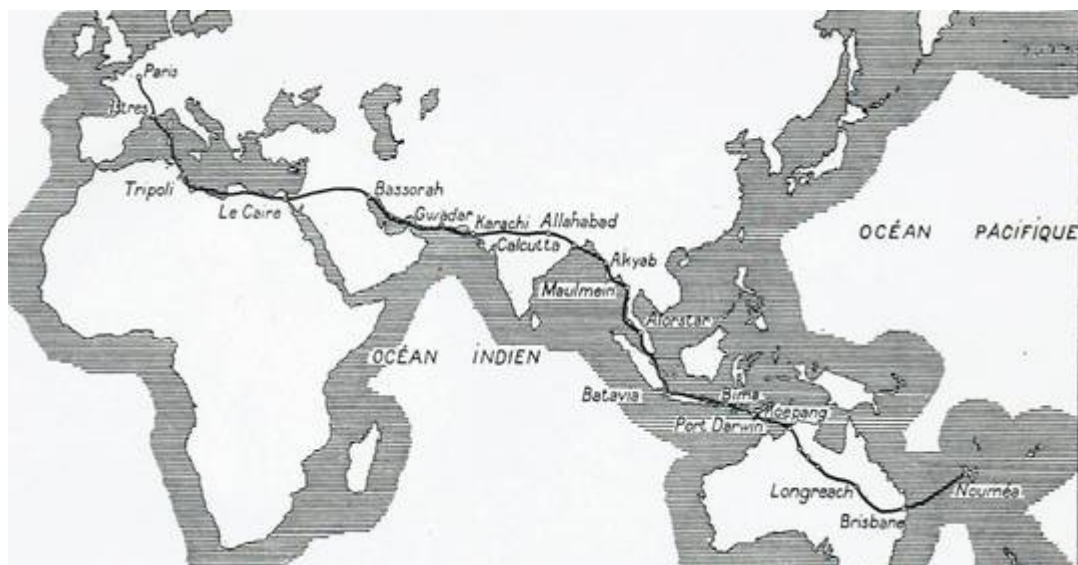
Le raid :

La distance Paris-Nouméa était de 24 000 km. L'autonomie de l'avion étant de 5 400 km, cinq étapes auraient pu suffire. Mais cette autonomie nécessitait un plein complet et aurait imposé de longues pistes en dur, ce qui n'était pas possible tout au long du trajet. De plus, l'avion n'avait qu'un seul pilote et même si de Verneilh était très résistant, cinq étapes successives de 25 heures de vol étaient impossibles à envisager. Il fut donc décidé de faire 25 étapes en gardant des possibilités de modifier le plan de vol selon les péripéties rencontrées. Tripoli-Le Caire, fut l'étape la plus longue avec 1 850 km parcourus en 10 h 35 mn.



Prêt pour le départ...

L'itinéraire choisi partait du Bourget et après une escale à Istres atteignait Tripoli puis Le Caire. Ensuite il traversait l'Irak, l'Empire britannique des Indes, la Birmanie, la Thaïlande, Sumatra, Java puis l'Australie. Une dernière étape Brisbane-Nouméa concluait le voyage.



Carte du raid Paris - Nouméa, tirée du livre « Deux pilotes »

On peut dire que globalement le raid se passa dans de bonnes conditions techniques mais il fut éprouvant pour l'équipage par les conditions météorologiques rencontrées et le côté sommaire des aérodromes.

Le vol Karachi-Allahabad dura 9 h 15 par une chaleur torride et des remous incessants. Dans cet air surchauffé l'avion ne put dépasser l'altitude de 100 m. Plusieurs vols de vautours furent traversés. L'atterrissage se fit à la tombée de la nuit. Charles de Verneilh était épuisé. L'avion était conçu pour des cieux européens et il fallut ajouter des aérations dans les capots pour améliorer le refroidissement des moteurs. À l'escale d'Akyab, en Birmanie, le thermomètre de la cabine qui indiquait 52°, explosa !

À plusieurs occasions, les terrains étaient très petits et il fallut décoller avec un plein réduit et parcourir une courte étape pour ravitailler. La piste en herbe de Moulmein (Birmanie) ne faisait que 150 m x 400 m !

Les pluies tropicales noyaient les pistes et à plusieurs reprises l'atterrissage, et surtout le décollage, furent problématiques. À Koepang (Indonésie) l'avion s'enlisa tellement que les carénages de roues servirent de skis à boue. Il fallut attendre une amélioration des conditions pour décoller.

La qualité de l'accueil fut très variable. À Bassorah, en Irak, le personnel de la compagnie Imperial Airways fut carrément hostile. Par contre, à Alor Star (Malaisie), le fils du Sultan se chargea personnellement de l'accueil de l'équipage. À Brisbane (Australie), l'ambiance fut également particulièrement amicale. Les équipements des aérodromes étaient sommaires mais il fut toujours possible de faire les pleins et de procéder aux opérations d'entretien, parfois dans des conditions très difficiles. Le mécanicien, Emile Munch, fut très occupé à chaque escale et il eut une grande part dans le succès du raid.

Il n'y eut qu'une seule panne mécanique. Sur l'étape Brunette Downs-Camoowal (Australie), une fuite d'huile sur une canalisation du moteur droit obligea à le stopper. Le terrain d'arrivée fut atteint sans problème sur deux moteurs, ce qui confirmait les hypothèses de René Couzinet sur l'intérêt de la formule trimoteur. La réparation fut rapide. À Brisbane, une journée fut consacrée à la révision des 100 heures. Les travaux portèrent sur la cellule et sur les moteurs. La crainte d'une mauvaise tenue des collages bois dans ces climats tropicaux s'avéra infondée. La seule réparation importante fut le changement des hélices qui avaient été fortement érodées par les pluies diluviennes rencontrées au cours des vols.

La dernière étape, Brisbane-Nouméa montre bien les difficultés de navigation de cette époque. Les fortes pluies sur Nouméa obligèrent à retarder le vol de trois jours. Les 1 650 km auraient dû être parcourus en un peu plus de huit heures mais dans le dernier tiers du voyage un violent vent de face dégagea le ciel mais retarda considérablement l'avion, au point que Max Dévé, ne voyant pas apparaître l'île de Nouvelle Calédonie crut un instant l'avoir manquée. Leur destin aurait alors été celui de plusieurs équipages dont on a perdu toutes traces dans l'immensité de l'Océan Pacifique. Mais finalement, l'avion atteignit la côte et atterrit à Nouméa avec deux heures de retard.

Le terrain de Nouméa avait été préparé mais il subsistait un arbuste que l'avion heurta au moment de l'arrondi. Le train était détruit, l'extrémité de l'aile droite très endommagée ainsi que le nez de l'avion. L'équipage, lui, était indemne. Les réparations étaient impossibles sur place. L'avion fut rapatrié en France par bateau et remis en état de vol dans les usines Couzinet.

Au global, le raid fut un succès total mais l'accident de Nouméa empêcha de continuer vers les Etats-Unis. L'appareil et l'équipage avaient prouvé qu'ils auraient pu le faire.

La fin de l'histoire :

Le Biarritz fut rapatrié en France et remis en état. Il fut présenté au salon aéronautique.



Le stand Couzinet au salon aéronautique de 1932, avec le Biarritz

Il revola aux mains de Charles de Verneilh et réalisa plusieurs longs voyages vers l'URSS, les pays d'Europe du Nord, les Iles du Cap Vert et l'Afrique du Nord. Malheureusement, le 30 octobre 1932, pendant un vol de retour de Tunisie, le Biarritz percuta une colline à 26 km de Dijon, dans de mauvaises conditions météorologiques avec un brouillard épais. Charles de Verneilh fut tué ainsi que le mécanicien René Lebas et le radio Auguste Goulmy.

Max Dévé participa à plusieurs raids et devint un expert reconnu en navigation aérienne. Il quitta l'Armée de l'Air en 1947 avec le grade de colonel. Il occupa ensuite plusieurs fonctions dans l'aviation civile.

Emile Munch continua sa carrière de mécanicien puis se retira après la guerre pour devenir mécanicien d'aéroclub.

René Couzinet conçut des dizaines de projets dans tous les domaines de l'aviation, transport, chasse, bombardement, raid, reconnaissance, hydroglisseurs. Mais aucun ne connut la série et les avions Couzinet disparurent de la scène aéronautique. Il ne devait jamais retrouver les voies du succès et, désespéré, il se suicida en 1956 avec son épouse.

Références :

Références originales

Liasse du Couzinet 33, conservée aux archives de La Roche-sur-Yon.
Livret d'aéronef du Couzinet 33

Magazines

Les ailes de 1930 à 1933, de nombreux articles
Aviation Magazine n° 836, « Il y a 50 ans le premier Paris-Nouméa » par B. Dévé
Aviation Magazine 16 numéros à partir du N° 400. Les avions Couzinet par J. Liron
Le Génie Civil du 4/6/1932 : Etude technique du Couzinet 33
Le Trait d'Union : N° 89, Les avions Couzinet par Claude Faix
N° 126, Les Les Arc-en-Ciel, 10 ans d'évolution par Claude Faix
N° 138, Charles de Verneilh-Puirazeau et son Ville de Biarritz par
Reginald Jouhaud
N° 184, Les constructeurs français, Couzinet, par Charles Claveau

Deux livres

Deux pilotes, par Suzanne de Verneilh. Editions Joseph Foret. 1950
René Couzinet par Emmanuel Caloyanni. Geste Editions 2001

Il faut souligner que beaucoup de revues n'ont jamais publié quoi que ce soit sur le Biarritz et que plusieurs histoires de l'aviation sont muettes sur le premier Paris-Nouméa ou au mieux se contentent d'une citation sans photo. René Couzinet a gardé, 85 ans après, un côté sulfureux.



Un timbre fut émis en 1972 pour commémorer le 40^{ème} anniversaire du vol du Biarritz.

Discours départ en retraite G1

Merci. Je le savais ! Je savais que vous diriez du bien de moi. C'est la loi du genre. D'ailleurs et pour changer, je vais vous parler en français. 1) - parce que c'est ma langue maternelle et 2) - parce que ça fait 38 ans que je ne comprends rien (et je sais que je ne suis pas le seul) de ce qui se dit dans toutes les réunions où se font mousser les anglophones autoproclamés pour que justement personne ne comprennent rien à rien. Je vais vous donner un exemple : comment un bon français issu de la terre des Rois de France comprend "Hamlet de William Shakespeare" ? Eh bien, il comprend "Jambon laissé de Guillaume Remuepoire". Shakespeare en Top Chef ! Vous voyez, il y a tout de même un risque que l'info soit légèrement déformée, non ? Déjà que les réunions sont une alternative au travail, alors en anglais...

Que dire donc en français, mes chers collègues et amis, après toutes ces années passées parmi vous, au sein des Essais en Vol d'Airbus sinon de vous remercier toutes et tous du fond du cœur pour votre présence ici ce soir. Une grande partie du M81 et toute ma sacrée équipe de MNEs est là, c'est formidable ! Discourir est un exercice un peu difficile pour moi, car il m'est plus facile d'écrire un petit texte pour le départ des copains que pour moi. Non que je ne me connaisse pas bien mais je ne me suis jamais trop observé, hormis sur ma balance avant une visite au CEMPN...

Et puis après tout, je suis un homme, avec tous ses secrets et du bord timide et taiseux. Le "speak up" n'est pas chose facile pour moi et vous aurez bien remarqué que je ne l'utilise qu'avec parcimonie. Bon, je vois bien que vous ne me croyez déjà pas et cela explique sans doute que je n'ai jamais trop compris pourquoi bien souvent mes propos sont étiquetés de mauvaise foi. Je vais cependant essayer de ne pas trop tomber dans les lieux communs.

Ce soir donc, je ne vais pas râler. Je ne serai que positif même si l'envie de tirer quelques salves trop longtemps retenues me taraude un peu les viscères... Il se peut que je dérive un tantinet au fil de mon propos. Vous ne m'en voudrez pas, je le sais, mais vous êtes prévenus. Car enfin ! (ça commence !) On ne sort pas indemne de 38 ans de pratique de ce métier que j'ai vu évoluer pas toujours en bien au cours du temps et de tous les changements de raison sociale de l'entreprise.

Un peu d'histoire tout de même. Car comme vous le savez, je suis un fervent défenseur du patrimoine aéronautique et c'est dans ce hangar là que je vais désormais verser.

J'ai débuté dans une société qui s'appelait à l'époque Aérospatiale avec ses Corvette, Transall puis Concorde et enfin l'A300B, cet extraordinaire et merveilleux avion. J'ai loupé de peu la SNCASE avec l'Armagnac... Progéniture de Sud Aviation avec Caravelle, Aérospatiale héritait de fait d'une véritable culture d'entreprise, terme totalement 'has been' et dont la signification ne se trouve plus que dans les dictionnaires papier et remplacée aujourd'hui par des élucubrations fumeuses du type PULSE plus que répulsives ...

Nous allons faire un peu d'archéologie. Comme l'a dit Jean-Phi, j'ai été recruté en 1982 par Henri Perrier, premier ingénieur navigant Concorde pour ceux qui ne le savent pas et alors patron de la D.E.V : Direction des Essais en Vol. Mais avant cela, novice de l'évangile selon St Yan en formation Mécanicien Navigant et en recherche d'emploi, mes premiers contacts avec celle-ci ont été plutôt assez "croquignolesques". En effet, mon copain Jacques ici

présent ce soir et moi-même sommes un peu tombés sur le fondement lorsqu'un jour, lors d'une conversation téléphonique, nous avons eu comme interlocuteur un certain M Compairé à qui nous avons envoyé notre CV. Il était alors adjoint administratif d'Henri. Il était un peu le HRBP⁽⁵⁾ de l'époque mais en plus... disons : rustique bien que très paternel. Il demanda à son assistante, Mme Grandjean surnommée "la mère Tapedur", de lui apporter son carnet de RdV en ces termes. Je vous le fais avec l'accent du bonhomme qui devait être certainement du Gers et ça : c'est la vraie vérité : « *Mme Grrrandjean !! Passez-moi mon agenda, s'il vous plaît...* (Là, léger temps mort). *Mais démerrrez-vous, nom de Dieu !! Les jeunes, là, ils appellent d'une cabine de Saône et Loire !* » En ces temps-là, le portable n'existait pas !

Inutile de vous dire qu'à l'époque, on avait une vision beaucoup plus pragmatique de "l'Éthique & Compliance", mais tellement plus efficace... Cela s'appelait "l'éthique de Compairé". Alors encore bien innocents, je vous laisse imaginer nos tronches autant dubitatives qu'amusées à l'autre bout de fil... Mais cette façon d'agir me donnait déjà vraiment envie de découvrir ce monde aussi rugueux que celui, agricole de mon enfance, j'avais depuis longtemps déjà quitté. Mes licences de Mécanicien Navigant et de Pilote Professionnel en poche mais n'ayant pas trouvé de boulot correspondant en cette rose année de merde qu'a été 1981 et qui venait de sonner le glas du pinard dans les cantines scolaires, j'ai donc intégré Aérospatiale sous la protection du sieur Compairé et surtout d'Henri, convaincu qu'il pourrait un jour tirer quelque chose de moi. Tout d'abord embauché comme technicien de base dans le service DEV-EX à l'analyse des données d'essais en vol, j'avais été affecté auprès d'un brillantissime ingénieur spécialiste de l'exploitation des résultats qui, pensant que j'avais fait de très hautes études tel un double polytechnicien, s'évertuait à m'expliquer sa dernière théorie martienne sur l'élaboration d'un modèle aérodynamique de l'avion à partir des données de freinage... Inutile de vous dire que je ne me suis jamais senti autant demeuré même si j'y ai beaucoup appris.

Nouvel embauché donc, j'ai alors connu la pointeuse avec la fiche en carton que l'on insérait dedans et qui déclenchait un grand "**shcklonk**" irréversible ! Lorsqu'il y avait un petit souci d'horaire, il fallait se déplacer au service de la paye situé dans une espèce de "fillod⁽¹⁾" depuis longtemps disparue et que très peu ici ont connue. Là, au guichet, un préposé en blouse grise avec un demi crayon de bois sur l'oreille droite, inspectait votre carton, écoutait vos doléances avec intérêt et si elles étaient fondées, vous regardait dans les yeux par-dessus ses lunettes en demi-lune qu'il avait sur le bout du nez et rectifiait votre compte horaire en vous bénissant d'un "*ça vous éviterra de prrrrendre un coup de ciseaux à la paye*", lui aussi avec un fort accent du ? ...Gers ? Non ! C'était du Rouergue cette fois-ci !

Je pense que c'était un peu ça, la culture d'entreprise. Pas vraiment compliquée en fait. « Suivre une ligne de valeurs de générations en générations en fabriquant et en faisant voler de beaux avions avec tout le génie qu'on pouvait trouver sur la place publique et ce, dans le respect de tous les collaborateurs sans avoir à ériger des dogmes et autres doctrines, cautions de bonne conscience à certains gangsters qui nous dirigent et qui quittent le vaisseau avec un parachute en or... ». Voici un autre exemple de culture d'entreprise que j'ai aussi vécu : en l'occurrence cette collaboration étroite entre les pistards et les navigants. On a beaucoup critiqué cette relation, arguant que nous étions infréquentables parce que trop caractériels... Je reviendrai sur cette interprétation des faits. Lorsque je faisais mes débuts sur Transall, j'ai le souvenir de points fixes à Bikini qui commençaient inmanquablement par un petit déjeuner sous les silencieux Concorde avec saucisson, andouille, pain frais et un bon gros rouge du

Gers qui tâche. Aujourd'hui, plus une goutte d'alcool n'est autorisée même pour un pot de départ. Ce n'est même pas scandaleux, c'est navrant et affligeant. Je persiste à affirmer que nos dirigeants n'ont vraiment pas tout compris de l'aspect humain dans les ressources...

C'était une époque bénie où l'on pensait à certifier l'avion que lorsqu'on l'avait terminé ou à tout le moins lorsqu'on en avait fini le développement, ce qui tout de même était un peu plus dans l'ordre des choses mais qui, je vous l'accorde prenait peut-être un peu plus de temps, quoique ! Et comme j'aime que les choses soient bien rangées (sauf mon bureau, je vous l'accorde), ça me plaisait bien. Oh certes, toutes ces années avec le statut d'entreprise nationalisée changeaient un peu la donne et insufflaient une autre vision de l'industrie aéronautique. N'allez pas croire que je fais du socialisme primaire en louant les vertus des nationalisations, ceux qui me connaissent savent ce que j'en pense... Et comme disait une amie très chère, je suis plus Figaro que Nouvel Obs... Toujours est-il que l'état raquetteur ne s'y retrouvait tout de même pas trop et a fini par vendre ce magnifique bijou de famille. Force est de constater que depuis notre privatisation les choses ont bien changé. Nous avons découvert les bienfaits de l'apport du capital des actionnaires mais aussi tous les travers de ces derniers qui se fichent, comme de leur première liquette, du produit pour lequel ils investissent. Casseroles, autocuiseurs ou frigidaires, automobiles qui volent ou qui volent mal et j'allais oublier : tous les machins et autres trucs digitaux même combat pourvu qu'ils inscrivent des chiffres positifs dans la colonne dividendes et vite. Ça, en revanche, c'est nettement moins bien pour la motivation de chacun, surtout quand un programme comme le 380 en fait les frais...

Je sais que vous êtes tous bien jeunes ici dans cette assemblée, mais si ! Et que ce que vous vivez aujourd'hui vous parait être la vérité, mais la sagesse de l'ancien – moi, donc depuis peu ☺ -- a une vision tout autre. Lorsque les techniciens sont réduits à la portion congrue des financiers décisionnaires, alors le danger commence à poindre le bout de son nez. Et cela débute insidieusement par l'aliénation totale des opérationnels par ce qu'il convient d'appeler "les programmes"

Qu'est-ce que c'est que ces trucs-là, les programmes ?

Lorsque je suis rentré chez Aérospatiale, cela n'existait pas encore. Il y avait ceux qui s'occupaient des Transall Gabriel et Astarte, ceux qui œuvraient sur les Airbus et ceux qui travaillaient sur l'ATR. Ils étaient dans les mêmes bureaux. Incroyable, non ? Curieusement tous ces gens-là parlaient entre eux et parlaient technique. L'information passait par la voix dans les couloirs et/ou par des notes aussi comptées que précises... Et puis un jour, on a vu émerger un monsieur en cravate, lunettes en écailles, costume gris rayé et pas vraiment sympathique au demeurant. Haut commercial de son état, embauché chez Sud Aviation à la fin des années 60, il ne s'était pas encore révélé vraiment avant d'avoir inventé chez l'avionneur cette élucubration néfaste au génie ; la gestion par programme. C'est quoi un programme ? C'est simple, c'est une entité à l'intérieur de laquelle il y a plein de gens intelligents, ou pas, qui sont payés à essayer de nous expliquer que toute nouvelle idée ou innovation coûte cher, et surtout comment on pourrait s'en passer. Oui, il y en a tout de même un, un jour, et mon très cher Gaby qui est ici ce soir peut en témoigner, qui trouvant qu'un chantier n'allait pas assez vite n'avait compté que deux moteurs sur un A340... Autant que je me le rappelle, il avait été ressemelé et rhabillé pour l'hiver suivant.

C'est ainsi que ces gens-là aidés par d'autres tous aussi en dehors des réalités ont dépensé une énergie folle pour s'auto convaincre à trois reprises qu'il ne fallait pas faire un A380 cargo alors que le marché existait et existe toujours pour finalement sonner le glas du devenir de ce merveilleux avion. Et ça, je vous jure que ça me reste en travers. Les programmes occupent beaucoup de monde, en particulier lorsqu'il s'agit de "challenger" le coût des essais en vol. Tellement de monde d'ailleurs qu'il a fallu redimensionner ce département afin que, dans chaque réunion dont le nombre s'accroît jour après jour beaucoup plus vite que l'augmentation de la retraite des vieux, il y ait un représentant des Essais en Vol. Mais toutes ont un but commun, optimiser les dépenses. Inutile de vous dire qu'à force d'optimiser, ça finit toujours par merdoir et couter le triple au final. Mais ça, c'est une vision bien gersoise de l'affaire et comme on nous le dit toujours, nous n'avons pas la vision globale...(Global Picture en anglais ☺) De là à dire qu'on nous prend un peu pour des demeurés, il n'y a qu'un tout petit pas !!

C'est sûr ! Si l'aéronautique était toujours une affaire d'aviateurs, ça se saurait ! Mais alors ? La technique méprisée au bénéfice de la rentabilité, quid de la motivation des personnes ? Je parle des motivés, et vous en êtes tous, qui bossent sans compter sur les avions et les beaux avions bien faits parce qu'ils les aiment au détriment parfois de leur santé et/ou de leur vie familiale. N'oublions jamais nos familles, sans elles comme pondératrices de nos sinusoïdes comportementales, nous ne sommes pas grand-chose. Je pense à toutes ces personnes et en particulier ce soir à ma formidable petite femme chérie à qui je décerne le prix d'excellence de la pondération du conjoint...

On certifie à tour de bras et on refait une partie des commandes de vol 3 ans après la mise en service. On vole à tout prix avec des moteurs qu'on sait douteux et 3 ans après on stocke les avions dans le bout du champ car ces mêmes moteurs sur lesquels on n'aura jamais cessé de mettre des cataplasmes sur des jambes de bois risquent toujours et à tout moment de voler en éclats. « *Pratt et Vite Fait, Déplorable Engine !* » Je ne suis pas bien sûr que ça incite vraiment les gens à s'investir d'avantage quand on sait que tout cela n'aurait pas été si on avait donné un peu plus de temps au temps et si on avait juste un peu plus tenu compte de l'avis des gens qui savent. Il y a tout de même quelques responsables à tout ça qui devraient être en "cahuchette" depuis longtemps. Mais nous ne devons pas nous inquiéter, on nous a depuis, inventé le "Well being" avec casquettes renforcées, chasubles fluorescents et chaussures de sécurité pour le cas où on prendrait un Ipad sur la tête ou sur les pieds, ce "Well being" devant par ailleurs résoudre tous les soucis d'état d'âme et de "nervous break down".

Regardons bien tout de même, Robert est ici pour en témoigner ; l'ATL de Dassault a été développé avec une équipe de 250 personnes. Le 320 développé et certifié en 14 mois avec une équipe de 2500 personnes, le 380 développé et certifié en 18 mois avec 25000 personnes et aujourd'hui, toutes nos forces vives sont concentrées sur les NEO qui ne sont que des produits dérivés et qu'on a grand peine à mener au bout...Y a sûrement un truc, là. Non ? Mais, sont passés par là, une kyrielle de plans aux noms plus ou moins bizarres qui ont tous permis de réduire les couts à court terme et d'augmenter simultanément l'inefficacité, l'inertie et donc les couts à long terme. J'en ai tout de même vécu quelques-uns. RCE (Reduction Cost Equipment), EM2 (Enhanced Monitoring and Maintainability), CAP 2000, Power 8, Route 66, SCOPE, etc, et j'en passe et des meilleurs dont la dernière DDMS (Difficile De Maintenir le Standard) qui voudrait qu'on serre les boulons avec des ipads... J'ai essayé mais je n'y arrive

pas ! On a embauché de véritables tronches pour faire tout ça. On va même chercher des sociétés extérieures comme Palantir affiliée à la NSA pour trier les patates de l'industrialisation et remettre de l'ordre dans la maison qui en a bien besoin. C'est un peu navrant de mon point de vue. Ne racontez surtout pas ça à un paysan du Gers, il vous mettrait un coup de fourche. Parce que lui, les patates, il sait trier avec bon sens et il n'a pas besoin des américains pour cela.

ET malgré tout cela, nous faisons encore et toujours des produits formidables !

Parce que tout de même, et j'ai cette note d'optimisme parce que ma vie est depuis longtemps très liée à cette boîte que j'aime et qui m'a permis d'avoir une carrière extraordinaire et de rencontrer des personnages exceptionnels dont quelques-uns de mes big boss. On y fait de sacrés bons avions ! Et on en livre 800 par an ! D'ailleurs, plus ils sont gros et plus ils sont réussis. Je pense à l'A380 et au Beluga XL, ce dernier venant de démontrer à quel point il est fabuleux. Alors imaginez, si on débarrassait notre belle entreprise de tous ces cancers métastasés, ce n'est pas 800 par an qu'on livrerait, mais le double ! Nous serions les maîtres du monde, nous pourrions à nouveau légitimer notre slogan qu'on n'ose plus trop prononcer *"We are setting the standard"* avec nos *"trois intelligences d'avance"* comme le disait la bonne vieille pub des années 80... Oui, *"l'entreprise qui dépasse l'imagination"*, c'était il y a longtemps ! Et pour prendre une comparaison gersoise (encore ☺), quand le bocal est ouvert et qu'on a retiré toute la graisse inutile, alors seulement, le foie gras révèle toute sa saveur... D'ailleurs, à propos de gastronomie, il faut que je vous dise un truc ; le foie gras de ne consomme pas avec du blanc liquoreux mais bien avec du bon vieux rouge et à propos de pinard, le St Nicolas de Bourgueil ne se met pas au frigo. Il n'y a vraiment que des parisiens pour inventer des trucs pareils...

Je sais que les temps ont changé et qu'on ne peut plus travailler maintenant comme on le faisait au début d'Airbus. Mais tout de même. N'oublions jamais le passé et je voudrais au passage rendre hommage ici aux fondateurs d'Airbus qui doivent parfois se retourner dans leur tombe en les personnes de Henri Ziegler, Roger Béteille, Félix Kracht, Franz Josef Strauss et enfin Bernard Lathière. Je pense que leur vision était plus motivée par la volonté de bâtir une magnifique entreprise européenne autour d'un produit d'avenir issue de la passion plutôt que par la hantise du cours de l'action ou de celle de sortir du cash qui disparaît trop souvent en frais d'avocats, quel qu'en soit le chemin pour y parvenir.

Le rôle des Essais en Vol dans tout ça. Vous êtes, vous continuez et continuerez toujours d'être le seul bastion de l'entreprise qui possède à la fois l'histoire, les connaissances de l'avion et les compétences opérationnelles. Le seul endroit où la vision globale de l'avion est appréhendée avec toute la hauteur que cela confère sur le traitement des événements. C'est certainement un peu cela qui fait que les Essais en Vol sont quelque fois un peu au bout du canon et souvent vilipendés car ne pouvant se satisfaire d'un fonctionnement de l'entreprise inadapté et inadaptable à ses particularismes. Si les machines que nous essayons mettent un peu plus d'un an avant d'être mises en service c'est qu'il y a quelques tonnes de ferraille ou de plastique assemblées dont il faut s'assurer de l'intégrité et la pérennité avant de mettre des passagers dedans. Vous n'ignorez pas que lorsqu'on jette quelque chose en l'air, ce quelque chose finit toujours par retomber avec plus ou moins de bonheur, c'est la loi de la gravité... Nous, nous voulons que ce que nous jetons en l'air y reste le plus longtemps possible et que cela retombe autrement qu'en tas de cendres. Et contrairement à ce que

certains pourraient penser, il y a parfois des trucs qui ne fonctionnent pas du premier coup et il n'est pas rare que nous ayons quelques surprises pas toujours bien agréables. J'en ai vécu quelques-unes... Chez nous, les certitudes n'existent pas. Nous devons toujours aller voir !

Vous avez la chance de faire un des plus beaux métiers du monde au sein d'une très grande famille dont je remercie ici tous les membres et particulièrement les travailleurs de l'ombre sans qui notre quotidien serait impossible : j'ai nommé nos Opérations, nos assistantes, notre dream team FTA, nos FTSE⁽²⁾, nos très chers pistards, nos compagnons où qu'ils soient, nos équipes FTI⁽³⁾, notre BE, la MAP⁽⁴⁾, nos HRBP⁽⁵⁾ et associés puis tant d'autres qui me pardonneront de ne pas les avoir cités ce soir. Il est dans votre ADN de mettre au point des outils rapides de rapprochement entre les hommes en toute sécurité afin de préserver cette vie qui nous est chère. Alors qu'on laisse aux Essais en Vol le soin de faire ce qu'ils savent faire et bien faire. Nul n'est besoin que quelque autre entité auto patenté détentrice d'infaillibilité viennent donner sa bénédiction sur nos façons d'agir et encore moins nous dérober notre pompe à bière seule garante parmi tous les "well being process" de la cohésion sociale au sein du groupe.

"In vino veritas et veritas in nobis domus". La vérité est vraiment bien chez nous.

Et si je peux enfin formuler un conseil, un seul : continuez de faire de l'aviation, de la vraie car vous seuls en serez les conservateurs. Soyez les pasteurs de cette religion qui est la nôtre et alors seulement vous ferez comprendre au reste du monde ***pourquoi les oiseaux chantent...***

Et à propos d'oiseaux, je voudrais vous lire un petit conte que j'ai composé rien pour vous parce que je vous aime bien... Le M81 s'y reconnaîtra.

Il était une fois, un soir de **Mai**, au milieu **Deschamps**, près du lac de **Bourgès** dans le Gers, un vieux **Merle** qui avait beaucoup, beaucoup, d'heures de vol., La forêt était son territoire mais même retraité, il aimait toujours s'essayer aux vols spéciaux auprès **Du Ché** d'un excellent bas armagnac alentour. C'était son terrain de jeu. Un jour de grand vent, visant comme repère **Lapierre** tombale juste à **Cottet** et peut-être déstabilisé par le **Kreis** soudain d'**une Rossignol**, il rata son atterrissage et finit sur le perron de la **Maisonneuve** à proximité. Là, son amie un tantinet sarcastique : la **Cail** qui, cachée dans un **Bousquié**, l'avait observé et fait de justes calculs, l'attendait. Elle **Lacosta** en ces termes : « Je t'ai vuuu ! »

- **Houssat**, tu m'as vu ?

- Ben là-bas, près de la maison que tu as prise **Pourchet**. Que t'est-il arrivé ? Surtout il ne **Falipou** faire comme ça, tu le sais bien ; et encore moins par **Van Der stMichel** ! Le merle s'appelait Michel...

Tout de même un peu en colère contre lui-même car il connaissait la cause de sa mésaventure, il s'en voulait. Non, ce n'était ni le cri strident de **Loisel** ni un défaut de procédure mais bien l'hypoglycémie pathologique du pilote qui l'avait fait se louper. Un pilote a toujours faim, c'est bien connu. Pourtant, se rafraichissant régulièrement dans **l'ice bucket** Il n'ignorait rien de la sécurité des vols. Il dit à la **Cail** « J'ai failli à une règle élémentaire. Je n'ai plus qu'à prendre mon bâton de **Pellerin**, enfile ma **Zeddoudoune** et partir en **Gatty** mini par monts et par **Vaux** pour noyer mon désarroi. Et à propos de noyer, n'aurais-tu pas quelque chose à picorer et un **Verneau** ? »

- Oh là là ! ça ne va pas, toi ! Oui, j'ai ce qu'il te faut, lui dit la caille, La fenêtre du **Seillier** était ouverte et j'ai trouvé un vrai **Butin**. Regarde ! Là, une **Miche de Pin**, des **O'nions** et de la **Mayo** et même du **Jose**. Tu verras, cela te fera **Bonnifet**. Quant au point **Do**, nous nous abreuverons dans le **Fawcett** ici-bas.

- Super !

- Parce que j'ai drôlement les **Cros**. Et on **Manju** ?

- Ben ici, pardis ! Tiens, il reste même un bout de **Favrichon** des Pyrénées, ça va te dé**Ridley**.

- Non, je préfère les crêpes

- Des crêpes, non mais des fois. **Chandler** est passé !

- Alors une **Barre** de chocolat ?

- Mais tu te moques de moi, on n'est pas au supermarché, là. Seigneur, ayez pitié !

Oui ! C'est un **Cadieu** dit. **Girard**ment vu ça !

HohMeister ! Effectivement, ce n'est pas **Gagneux** ! Quel caractère. Il mériterait un coup de bâton. Un peu de **Castaigns** fait du bien de temps en temps. Mais bon, ils font tout de même bien la **Perr in** !

- Tu n'es jamais content. Reprit la caille. Puisque c'est comme ça, sort **Delaveau, Marot** !

- Comment ça, veau, maraud ? Un peu de respect que diable ! Je fais partie de la **Lignée** des **Roy** et ne supporterai point qu'on oublie que j'en ai **Lair**.

- Bof ! L'air peut-être mais pas la **Sève**. Aller, on ne va pas se disputer.

- Tu as raison, mais je ne volerai plus jamais le ventre vide. C'est promis !

- Carpe **Diez** ! Comme disait la mère à son **Beaufils**

Moralité : Même si la faim justifie des doyens les dérapages, il faut toujours le soir écouter le son de son corps au fond **Desbois**.

Avec toute mon amitié

GG Desbois dit G1

- (1) Fillod : bâtiment de construction métallique très utilisé sur les bases militaires et/ou sites opérationnels imaginé par Ferdinand Fillod, né en 1891 à Saint-Amour et mort en 1956, architecte et designer français
 - (2) FTSE : Flight Test Support Engineer : Ingénieur sol d'essais en support aux ingénieurs navigants
 - (3) FTI : Flight Test Installation : Installation d'essais et de mesure embarquée
 - (4) MAP : Mise Au Point : annexe du bureau d'étude proche des navigants d'essais et des avions...
 - (5) HRBP : Human Ressources Business Partner : RH de proximité.
 - (6) Lexique pour bien comprendre
- PE : Pilote d'Essais 7 INE : Ingénieur Navigant d'Essais 8 MNE : Mécanicien Navigant d'Essais

Mai	Karl Heinz	PE
Deschamps	Dominique	PE
Bourgès	Thierry	PE
Merle	Jean-Michel	INE
Du Ché	Patrick	Directeur Essais En Vol
Lapierre	Laurent	INE
Cottet	Jean-Philippe	Directeur du développement et certif.
Kreis	Guillaume	PE
Rosignol	Laurent	MNE
Maisonneuve	Gérard	MNE leader
Cail	Christophe	Chef PE
Bousquié	Jean-François	INE
Lacoste	Sylvie	Responsable planning
Houssat	Didier	Adjoint technique
Pourchet	Alain	MNE
Falipou	Olivier	PE
Van Der Stichel	Hugues	PE
Loisel	Sylvie	INE
Ice Bucket		Réunion hebdomadaire sécurité vols
Pellerin	Philippe	PE
Zeddoune	Mehdi	MNE
Gatty	Pierre	PE
Vaux	Stéphane	INE
Verneau	Pascal	MNE
Seillier	Armelle	INE
Butin	Fabrice	INE
Miche	Etienne	PE
Pin	Jean-Michel	MNE
O'Nions	David	INE
Mayo	Eduardo	MNE
Curegado	Jose	INE
Bonnifet	Michel	PE
Fawcett	James	INE
Cros	Thierry	Chef département acceptance
Jehan	Manju	RH de proximité
Favrichon	Cédric	MNE
Ridley	Malcolm	PE
Chandler	Peter	PE
Barre	François	PE
Cadieu	Patrice	MNE
Girard	Ludovic	MNE
Hohmeister	Frank	INE
Gagneux	Michel / Fred	PE / INE
Castaigns	Philippe	PE
Perrin	Philippe	PE
Devavot-Marot	Marie-Pierre	PE
Lignée	Robert	INE
Roy	Jean-Michel	PE
Lair	Jean-Christophe	PE
Sève	Philippe	INE
Diez	Thierry	PE
Beaufils	Yann	PE
Desbois	GG	Ex MNE

Voyage Paris – Le Cap Mauler, Baud et Cohendy 1928

Maquette en papier de Philippe RENNESSON (alias Le Criquet)

CAUDRON C128 F-AHEC

Le Caudron C128.

La cellule est celle du C127 motorisée par un moteur Salmson 9AC de 120ch (au lieu du Le Rhone de 80ch). Faute d'information, on peut supposer que le C 128 était une évolution triplace du C127 (biplace), ce qui justifierait la nécessité de disposer d'un surcroît de puissance.

Un peu d'histoire.

Qualifié de "raid" dans certains journaux de l'époque, ce voyage s'apparente plus à une randonnée de grand tourisme, ce qui n'enlève rien au mérite de ceux qui l'ont accompli.

Il s'est déroulé du 2 mars au 7 septembre 1928.

Le Caudron C128 F-AHEC, a été frété par le quotidien "Le Petit Parisien" et la société de cinéma "Paramount" (d'ou son surnom P.P.P.) dans le but d'effectuer un reportage cinématographique en Afrique.

Le pilote Mauler était secondé par Baud. L'opérateur cinématographique avait pour nom Cohendy.

Pour les puristes, au vu des photos, et de source bien informée, sa caméra serait une "Debré Parvo" (ou une "Interview") très utilisée par les reporters de l'époque.

Le raid couvrant 35000km était initialement prévu sur 2 mois, en 32 étapes de l'ordre de 450 km en moyenne. En fait, il prit 5 mois à la vitesse moyenne de 120km/h. Le trajet longeait la cote le long du golf de guinée, puis les cotes occidentales du sud de l'Afrique.

CAUDRON C128 (1925)

Baptême de l'avion

CAUDRON C128 (1925) CAUDRON C128 (1925)

C'est le départ Installation de la caméra De gauche à droite: Cohendy, Mauler et Baud

Le Caudron a quitté Le Bourget le 2 mars à 12h30 après avoir été béni par le Cardinal Dubois. La première étape fut Chateauroux après une halte forcée à Orléans compte tenu d'un vent violent. Le 3 mars il se posait à Toulouse (*Les Ailes 08/08/1928*)

CAUDRON C128 PARIS - LE CAP - PARIS

35000km en avion de tourisme!

Barcelone fut atteint le 5 mars. Après une journée de pose, se fut Alicante le 7 et Malaga le 8 puis une immobilisation forcée dans l'attente de conditions météo favorables pour la poursuite du voyage en suivant le trajet des lignes Latécoère (*Les Ailes 15/03/1928*).

Le 16 mars ils se posaient à Agadir. Après une étape à Casablanca, ce fut Cap Juby atteint le 18 (*Les Ailes 22/03/1928*).

Le 19, atterrissage à Port Etienne après une escale à Villa-Cisnéros pour ravitaillement. Le 20 ce fut l'arrivée à Dakar après étape à Saint Louis (*Les Ailes 29/03/1928*).

Peu de temps après avoir décollé de Dakar, une avarie au circuit d'huile les obligea à se poser en pleine brousse....ce qui leur permit de faire connaissances avec les us et coutumes locales! (*Les Ailes 06/09/1928*).

Le vol se poursuivit à travers le Sénégal et la cote de Guinée. A Boma, au Congo belge, Cohendy abandonne l'expédition pour suivre une visite du Roi des Belges, sources de belles fantasias et de grandes chasses éminemment photogéniques.

Mauler et Baud arrivèrent au Cap le 3 juillet tout en prenant des films à l'aide des opérateurs locaux. L'accueil en Afrique du sud fut particulièrement enthousiaste et les journaux, dont le "Star" de Johannesburg, leurs consacèrent de longs articles élogieux.

Le Cap fut quitté le 11 juillet en remontant la cote de l'Atlantique et en effectuant une large boucle au dessus des terres pour regagner la cote de guinée au niveau de Libreville, puis de la longer jusqu'à Dakar. Casablanca fut rejoint par bateau avec leur avion, étant donné la situation créée par l'emprisonnement des pilotes de l'Aéropostale: Reine et Serre par les Maures, et l'interdiction de survoler la Mauritanie.

Décollage de Casablanca le 29 août pour atterrir à Toulouse le 1er septembre après avoir fait étape à Malaga, Alicante et Barcelone. (*Les Ailes 06/09/1928*).

De Toulouse, Mauler et Baud gagnèrent Orléans le 6 septembre, puis se posèrent au Bourget le 7 à 16h35 où leur avait été ménagée une fort aimable réception par les soins du "Petit Parisien" et de la "Paramount" (*Les Ailes 13/09/1928*).

A la manière des "tabloïdes" de nos jours, Le Petit Parisien relata sur quatre épisodes, (non sans un certain humour), quelques péripéties advenues à notre équipage dans une rubrique en 5 épisodes intitulée : "9000 LIEUX DANS LES AIRS ".

CAUDRON C128 F-AHEC

Bien entendu l'évènement a été exploité, au plan publicitaire, dans la presse aéronautique!

Documentation concernant l'avion:

C'est là que le bât blesse. Hormis quelques photos de ce type de Caudron, impossible de mettre la main sur le moindre plan 3 vues. On notera quand même que cet appareil présente beaucoup de similitudes avec le Caudron C60, tant au niveau forme que disposition générale des commandes et du haubanage. Un C60 agrandi pour devenir triplace en quelque sorte....

On relève dans l'ouvrage d'André HAUET: "Les Avions Caudron", outre une belle photo du C128 objet de cette maquette, quelques caractéristiques dimensionnelles qui vont être utiles pour en dessiner le plan.

La Maquette:

Mis à part le fait que cette maquette soit inédite (le Caudron C128 n'a jamais été produit à ce jour en maquette plastique, à ma connaissance), la réalisation de son haubanage, de part sa complexité, est un "plat de choix". Il m'offre l'opportunité de tester une nouvelle méthode de réalisation.

Concernant une maquette en papier, il est intéressant que le haubanage puisse contribuer à garantir une certaine stabilité de forme. J'exclue donc tout matériau plus ou moins sensible à l'humidité et privilégie le fil métallique. Pour le Caudron C128, ce sera du fil de bronze de 2/10 en alternative au fil d'acier (communément appelé corde à piano) que j'utilise habituellement.

Le fil de bronze est recuit pour lui donner sa rectitude (il est livré enroulé sur une bobine) puis passé dans un bain de tourmaline qui le patinera et lui donnera une teinte acier (plus réaliste que la couleur bronze).

Tout le haubanage est collé à la colle à bois qui a l'avantage de devenir transparente et gardant une certaine souplesse une fois sèche.

Avec cette méthode, je pense enfin détenir "l'arme absolue" pour la réalisation des haubans sur mes maquettes au 1/66.

Pour en savoir plus :

Cette présentation est extraite de celle faite sur mon site dédié aux beaux avions français des années 30:

<http://www.criquetaero.fr>

Vous y est proposée, en téléchargement gratuit, les planches permettant de réaliser cette maquette au 1/66, ainsi que différents liens vers les journaux d'époque qui m'ont permis de faire revivre cette aventure.

Les photos illustrant cette article ont pour source le site Gallica (**<https://gallica.bnf.fr>**)

Un grand merci à Jacques Maillière qui m'a suggéré l'utilisation du fil de bronze pour la réalisation du haubanage.

Jacques Maillière est un artiste de talent, passionné par la marine ancienne. Je vous invite à visiter son site et admirer, en particulier, sa maquette du «Fleuron», sur laquelle il travaille depuis 19 ans! Un bijou!

(<http://modelisme.arsenal.free.fr/jacquesmailliere/fichefleuron.html>).

[Pour clore cette présentation, quelques photos de la maquette.](#)

CAUDRON C128 F-AHEC CAUDRON C128 F-AHEC CAUDRON C128 F-AHEC

CAUDRON C128 F-AHEC CAUDRON C128 F-AHEC CAUDRON C128 F-AHEC

En espérant que cette modeste présentation vous donnera envie de vous essayer à la maquette papier.

A une prochaine présentation.

Le Criquet



Convair B 58

Par René TOUSSAINT

Quand les américains ont failli construire un SST

En 1960, bien avant que Concorde ou le Tupolev 144 ne prennent forme, les USA ont failli construire un SST militaire, dérivé du bombardier supersonique Convair B-58 en service dans l'armée de l'air américaine.

Le Bombardier B 58

Pour remplacer ses Boeing B 47 subsoniques, l'USAF émet en 1950 un appel d'offres pour un bombardier moyen capable d'atteindre Mach 2. Boeing et Convair sont sur les rangs, mais c'est le second constructeur qui est choisi.

La configuration retenue est celle d'une aile delta sans empennages, avec les moteurs installés dans des nacelles séparées sous la voilure et une grosse nacelle ventrale contenant du carburant et la bombe. C'est à cause de cette nacelle que le train d'atterrissage du B 58 est si haut.



Celui-ci se replie vers l'avant dans l'épaisseur de l'aile, d'où la présence de huit petites roues montées par paire sur chaque jambe de train principal.

Le fuselage contient d'avant en arrière le radar, le réceptacle de ravitaillement en vol et le logement du train avant, qui se plie en deux avant de rentrer. Au-dessus se situe le poste du pilote, puis celui du navigateur. Derrière lui le troisième homme opère le canon de 20 mm, lit les check-lists, assure les communications radio, gère le carburant et donc le centrage de l'avion. Le reste du fuselage est occupé par les réservoirs de carburant et le canon installé dans la queue.

Les avions étaient d'abord équipés de sièges éjectables classiques. Puis ils ont reçu des capsules, qui se fermaient juste avant l'éjection. Ce dispositif nouveau permettait l'éjection en vol supersonique. Il a donné lieu à de nombreux essais au sol et en vol avec des singes ou des ours. Seuls le B 58 et son hypothétique successeur le XB 70 ont été équipés, mais pas les avions de la famille du YF 12/SR 71, pourtant capables de Mach 3.

Sous le fuselage, trois types de nacelles pouvaient être installées :

- une nacelle simple contenant du carburant et la bombe, qui était donc conservée jusqu'au survol de l'objectif
- une nacelle gigogne dont la partie inférieure ne contenait que du carburant et pouvait être larguée une fois vide. La partie supérieure qui contenait la bombe était plus fine et traînait moins,
- Une nacelle contenant du carburant et des appareils de reconnaissance photographique. Par la suite les B 58 recevront quatre points d'emport supplémentaires sous le fuselage, augmentant fortement le nombre d'objectifs qu'ils pouvaient attaquer lors d'une mission.

Le prototype effectue son premier vol à Dallas (Texas) le 11 novembre 1956. Il passe en supersonique lors de son septième vol le 30 décembre.

Courant février 1957, le prototype a effectué trois tonneaux lors du même vol à Mach 0.93 et 25.000 pieds (7600 m). Mach 2 est atteint lors du 24^e vol, le 29 juin 1957. Le deuxième prototype vole le 16 février 1957. Il est suivi de 11 avions de présérie. 17 des 103 avions de série vont également participer aux essais jusqu'à la mise en service officielle en mars 1960. Les derniers avions ont été livrés le 26 octobre 1962.

Le programme avait pris du retard à cause du circuit de carburant et de la gestion du centre de gravité de l'avion en supersonique.



En effet lorsqu'un avion passe en supersonique, le centre de portance recule. Pour que l'avion ne pique pas du nez il y a deux solutions :

- braquer les élévons à cabrer, mais cela traîne beaucoup et augmente donc la consommation de carburant. C'est la solution retenue pour les avions restant peu de temps en supersonique comme les chasseurs.
- reculer le centre de gravité de l'avion pour l'amener à proximité du centre de portance. Cette solution est utilisée sur les avions volant longtemps en supersonique comme Concorde. Sur le B 58 c'est le réservoir 4, situé dans le fuselage arrière et d'une capacité de 4600 litres que l'on remplit. Le problème était compliqué sur le B 58 par la nécessité de maintenir le centre de gravité de la nacelle et celui de l'avion avant de larguer celle-ci.



Les essais de largage de la nacelle à des vitesses de plus en plus élevées ont également pris beaucoup de temps, car il fallait augmenter progressivement la vitesse de largage. La séparation à Mach 2 a finalement eu lieu le 20 décembre 1957

Les essais de ravitaillement en vol, permettant de donner plus d'allonge au bombardier, débutent en juin 1958. Il est rapidement apparu que l'avion était plus facile à ravitailler que le B 52, même si le ravitailleur devait voler plus vite.

Les missiles de la défense aérienne soviétique faisant des progrès de leur côté, il a fallu

réorienter les bombardiers B 58, mais aussi les B 52, les bombardiers anglais et le Mirage IVA vers des missions à basse altitude, sous la couverture radar. Le B 58 s'y est facilement adapté et a démontré qu'il pouvait franchir 2000 km à 1100 km/h et 60 mètres d'altitude.

Le B 58 va équiper deux escadres seulement, basées dans le centre des Etats-Unis. La première est activée en juin 1960 et participe à sa première compétition de bombardement au mois de septembre.

Deux avions ont été engagés et l'équipe termina fort honorablement à la 5^e place. La deuxième escadre est activée au mois de janvier suivant. Chacune a reçu 40 avions, servis par 70 équipages, répartis dans trois escadrons.

Même si les navigants choisis pour voler sur le B 58 étaient triés sur le volet, l'avion était difficile à piloter et en particulier en cas de panne d'un moteur externe. 26 appareils ont été détruits lors d'accidents : perte de contrôle, train d'atterrissage et roues, commandes de vol...

La formation des navigants durait entre 6 et 8 mois avec 30 heures de simulateur, puis 7 vols sur TB 58A avant le lâcher. Soit au total environ 90 heures de vol avant d'être pleinement qualifiés. 8 avions de présérie ont été modifiés en avions d'entraînement TB 58A, avec un deuxième poste de pilotage derrière le premier et des vitrages latéraux agrandis. Ils ont été livrés à partir d'août 1960. Avant leur arrivée, les pilotes volaient sur le chasseur biplace Convair F 102B puis étaient lâchés sur le B 58.

Par sa vitesse le B 58 a permis de battre 19 records de vitesse de ville à ville, ou en circuit fermé, avec parfois l'aide de ravitailleurs en vol Boeing KC 135. Car contrairement à Concorde, le B 58 utilisait la postcombustion pour croiser à Mach 2.

- Vitesse moyenne de 1 707 km/h sur un circuit de 2 000 km, avec 2 000 kg de charge, le 12 janvier 1961.
- Vitesse moyenne de 2 095 km/h sur un circuit de 1 073 km en 30 minutes et 43 secondes, le 10 mai 1961. (Trophée Blériot)
- Trajet New York - Paris (soit plus de 5 800 km) à une vitesse moyenne de 1 752 km/h, avec au moins un ravitaillement en vol, le 26 mai 1961. L'avion venait au 24^e Salon de l'Aéronautique du Bourget. Il s'écrase dans un champ proche de l'aéroport lors d'une démonstration en vol le 3 juin. (Un deuxième B 58 a été détruit au Bourget le 15 juin 1965, lorsqu'il a atterri avant la piste.)
- Los-Angeles – New-York en 2 h 0 min et 57 sec à la vitesse moyenne de 1955 km/h. Le retour eut lieu en 2 h 15 min 48 sec à la vitesse de 1741 km/h, le 5 mars 1962.
- Altitude de 26 000 mètres avec une charge de 5 000 kg, le 18 septembre 1962.
- En octobre 1963 un B 58 a volé de Tokyo à Londres (via l'Alaska), soit une distance de 12 900 km, en 8 heures 35 minutes et 20 secondes, à la moyenne de 1510 km/h. Avec pas moins de 5 ravitaillements en vol.

Pour ces vols record, les équipages de B 58 ont remporté pratiquement tous les trophées : Thompson, Mackay, Bendix et Harmon et Blériot. Si les quatre premiers trophées sont américains, le trophée Blériot a été institué par l'aviateur français Louis Blériot en 1930 pour encourager les progrès dans l'aéronautique. Il devait récompenser le premier avion qui volerait pendant plus d'une demi-heure à une vitesse moyenne supérieure à 2000 km/h. Le B 58 a réalisé cette performance le 10 mai 1961. A noter que les trois premiers records ont été facilement battus par Concorde, même s'il n'ont jamais été homologués.



Sur un plan plus militaire, les B 58 commencent à sortir de leurs nids en 1963 avec des détachements temporaires en Espagne, puis en Angleterre, sur les îles de Guam et d'Okinawa. Ce qui les rapprochait beaucoup de leurs objectifs soviétiques.

Dès 1960, Convair avait un projet pour mieux connaître les effets du vol supersonique sur les passagers potentiels : modifier un réservoir ventral de B 58 pour y installer cinq passagers dans des conditions de confort identiques à celles d'un avion de ligne avec toute une batterie d'instruments de mesure. Ce projet ne fut hélas pas retenu. La raison est peut-être que le temps de vol supersonique aurait été de moins d'une heure, faute de disposer du carburant contenu dans la nacelle.



Le B 58 a également contribué à la meilleure connaissance des effets du vol supersonique sur les populations au sol. La Federal Aviation Administration américaine avait en effet demandé à l'armée de l'air américaine que ses avions survolent régulièrement en supersonique la ville d'Oklahoma City à partir de février 1964. Plus de 1200 passages dument mesurés ont eu lieu avec des B 58 et des chasseurs jusqu'en juillet 1964. Le nombre de protestations a amené le ralentissement puis l'arrêt du programme SST américain. Les B 58 n'ont été autorisés à survoler les Etats-Unis en supersonique qu'occasionnellement et dans des couloirs bien répertoriés.

Par sa taille et ses performances, le B 58 a été une plateforme de choix pour des essais à haute vitesse.

Entre septembre 1958 et septembre 59, le prototype du B 58 a lancé quatre missiles balistiques et un missile antisatellite.

En 1959, le troisième avion de présérie a servi de banc d'essai volant pour le moteur du XB 70 (Mach 3), installé dans une nacelle ventrale spécifique. Les vols étaient assez courts car les 5 moteurs devaient se contenter du carburant contenu dans la cellule du B 58. Mais la performance était au rendez-vous avec le moteur en essai poussant autant que deux des moteurs du bombardier, rendant inutile l'emploi de la postcombustion sur les quatre autres moteurs. Ce même avion, rééquipé avec une nacelle standard, a escorté les XB 70 durant leurs essais en vol (1964-1969), tant que ceux-ci ne dépassaient pas Mach 2 évidemment.

De 1960 à 1962, le 8^e avion de présérie a servi de banc d'essai à un radar latéral de cartographie. Les essais ont été très concluants, avec des résultats s'améliorant avec la vitesse de l'avion, mais le radar n'a jamais été acheté par l'USAF. Ces essais et ceux de lancement de missiles avaient également pour but de trouver de nouvelles missions au B 58.

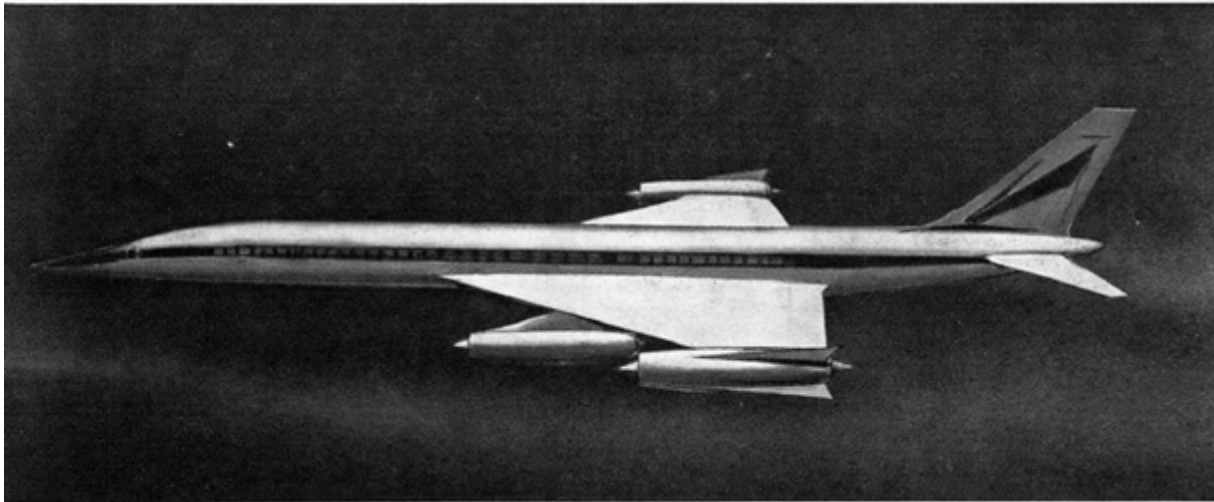
Durant la même période, un autre avion a participé à la mise au point du radar et du missile destinés au chasseur Lockheed YF 12 (Mach 3). L'installation du radar a nécessité la modification du nez du B 58. Tandis que la nacelle ventrale a été adaptée pour abriter et lancer un missile air-air à Mach 2.

La carrière opérationnelle du B 58 dura moins de 10 ans et s'est brutalement terminée en janvier 1970. Il y a plusieurs raisons à cela, car comparé au Boeing B 52 :

- La faible charge militaire de l'avion avec 1 à 5 bombes transportées,
- La distance franchissable assez faible, surtout si une partie du vol se déroulait en supersonique,
- La mauvaise fiabilité de ses systèmes électroniques très sophistiqués, à une époque où le transistor et le circuit imprimé en étaient encore à leurs balbutiements,
- Des coûts de mise en œuvre trois fois plus élevés,
- Une réputation sulfureuse à cause des nombreux accidents durant les essais et les premières années d'utilisation.

Le projet de SST

Dès le début du programme, Convair a proposé à l'USAF différents projets de B 58 dotés de moteurs plus puissants et d'un fuselage allongé contenant d'avantage de carburant, des projets agrandis dotés de nouveaux moteurs consommant moins... sans aucun succès. En 1960 Convair est revenu à la charge en proposant un SST désigné Convair 58-9. Il conservait l'aile delta mais les moteurs étaient nouveaux, avec les externes situés en bout d'aile. Surtout l'avion avait un empennage horizontal et un nouveau fuselage allongé pouvant recevoir 52 passagers assis deux par deux.



Le projet a été proposé à l'USAF pour participer à la mise au point d'un SST avec la NASA et la Federal Aviation Administration. L'avion pouvait également servir au transport rapide d'officiels (président, ministres, généraux...), au soutien des missions spatiales, aux évacuations médicales... avec un premier vol prévu en 1963. Toujours sans succès ! Les compagnies aériennes sollicitées pour poursuivre les essais se montrèrent tout aussi timides. C'est bien dommage car cet avion aurait permis de défricher les problèmes du transport de passagers en supersonique presque 10 ans avant Concorde. Les Etats-Unis ont laissé passer leur chance et nous connaissons la suite de l'histoire.

	Dassault Mir IVA	Convair B 58A	Convair 58-9	Concorde série
Envergure	11.8 m	17.3 m	14.6 m	25.5m
Longueur	23.5 m	29.5 m	45.6 m	62.1m
Hauteur	5.4 m	9.1 m	10.6 m	12.2m
Surface alaire	78 m ²	143 m ²	164 m ²	358m ²
Masse à vide	14.5 T	25.2 T	37.6 T	78.9 T
Carburant interne	10.6 T	33.6 T	43.1 T	95.8 T
Carburant externe	4 T	12.8 T	0	0
Charge	1.4 T	6.8 T	52 pax	100 pax
Masse maximale	32 T	80.2 T	86.3 T	185 T
Moteurs	2 SN Atar 9K	4 J79 GE 5	4 PW J 58	4 Olympus 593
Poussée	4.7 T / 6.7 T	4.6 T / 6.7 T	13.6 T	11.7/16.9 T
Mach maxi	2.2	2	2.4	2.02
Autonomie	1240 km	3700 km	4600 km	6800 km
Premier vol	17/06/59	11/11/56	1960	2/03/69
Quantité	66	116	0	16

Quand on compare les caractéristiques de ces avions, on remarque que le B 58A se situe pratiquement à mi-chemin entre le Mirage IVA et Concorde.



Des retrouvailles bien arrosées.

Par DENIS TURINA

Mercredi 23 octobre 2019, dans le vent et sous une pluie battante, j'ai retrouvé un vieux copain perdu de vue en 1974.

Ce vieux copain est le Mirage III E 3-IK n° 504, le dernier Mirage que j'ai piloté.

Après l'avoir découvert, montant une garde statique au fort du Mont Agel, je rêvais d'aller le saluer.

Grâce à Christophe et à l'amabilité du commandant du fort, l'occasion s'est finalement présentée pendant un séjour en famille à Nice.

30 juillet 1974 – Mirage III E n°504 3-IK

C'est le dernier jour de campagne de tir, à Solenzara. Les mécanos commencent à démonter l'armement devenu superflu et à installer les gros bidons. Demain, l'escadron au grand complet s'envolera pour Nancy où nous reprendrons l'entraînement normal.



En préparant les ordres de vol pour le retour je réalise que, non seulement je ne serai pas du voyage puisque nous remontons en famille et en voiture et que, dans une semaine, je rejoindrai la base de Toul pour y retrouver le F-100.

Sans y avoir prêté attention j'aurais donc fait mon dernier vol sur Mirage avant longtemps ?

Quel dommage. C'est trop bête.

Privilège d'un commandant d'escadrille, il doit faire preuve d'initiative et peut se faire plaisir. Après consultation des mécanos, je programme un assaut à basse altitude au profit d'un pilote en entraînement à la qualification de sous-chef de patrouille.

Décollage de Solenzara, montée en altitude, descente sous le contrôle d'Istres. Quarante minutes d'assaut dans l'arrière pays varois et retour à Solenzara à haute altitude.

Pendant le briefing je vis déjà ce vol comme un au revoir au Mirage, un vieux copain que je vais quitter.

Au revoir, car nos carrières ne sont pas terminées et je pense que nous nous retrouverons. Qui sait où ? Qui sait quand ?

Peu importe, car on ne sait jamais.

Mise en route, décollage, retour d'un vol savouré et sans histoire. Je m'offre une remise des gaz en finale et une nouvelle arrivée, à 550 kt.

Un break musclé, une finale ciselée, un arrondi et un toucher tout en douceur, lustrés comme à la peau de chamois.

Retour au parking, arrêt du moteur, silence. Mise en place des sécurités du siège éjectable. Descente de l'échelle et caresse au fuselage.

Salut mon pote, prends soin de toi et à plus...

Dix mois plus tard ma carrière de pilote de chasse se terminait brutalement sur F-100, au bout d'un parachute mal ouvert et dans lequel était emmaillotté le siège éjectable.

C'était mon dernier vol sur un avion d'armes, et au décollage je ne le savais pas.

Le Mirage n°504 3-IK est exposé au fort de Nice Mont-Agel.

DENIS TURINA



Petit coup de surchauffe

Le grand écart et les limites du « en même temps » (juillet 2017)

Par Denis TURINA

Grand écart entre l'interdiction des emplois familiaux pour les parlementaires et la création d'un statut de « Première dame ».

Grand écart entre l'exigence affichée d'un casier judiciaire vierge pour les parlementaires, et la tolérance pour certains délits comme le racisme, le sexisme, l'homo phobie, etc., dont les limites de domaine à géométrie variable sont difficiles à définir légalement.

Grand écart pour « Le succès des armes de la France ».

Après le gâchis de ces derniers temps (Soubelet, Piquemal, la repentance en Algérie, puis Villiers avec le renfort public de Castaner, et dernièrement « Richie ») il y a encore trop d'écarts entre la posture médiatique et le réalisme du terrain, pour que les Soldats renouvellent rapidement leur confiance au président.

Si, au risque de décapiter nos armées, les généraux se font mettre sur la touche quand ils s'expriment, y compris à huis clos devant les chambres qui leur demandent de le faire, pourquoi ne pas supprimer le parlement ?

Les médias, Kanard en tête et Bercy, semblent suffisants et mieux placés que quiconque pour guider le « chef des Armées », aux commandes d'un État qui se prétend être encore une démocratie... à la française. Compte tenu du train de vie des élus, cela fera des économies ! Les promesses, les poignées de mains, la descente au bout d'une élingue sur le pont d'un sous-marin, le port d'une combinaison de vol neuve, sont insuffisants pour masquer le fait que le C 135 qui l'a ramené à Paris a presque une fois et demie son âge, et qu'un Falcon, ou autre Airbus présidentiel, a dû rentrer à vide. Pourtant, les caisses vides et les restrictions budgétaires font que, comme bientôt tous les "travailleurs", ce brave guerrier de C 135 ne pourra vraisemblablement prendre sa retraite qu'à 65 ans.

« L'intérêt des Armées doit primer sur les intérêts industriels ».

C'est l'évidence même.

Notre industrie de défense se bat face à la concurrence et, par manque de commandes françaises, perd son savoir faire et ses capacités de production. Aujourd'hui par exemple, la plupart des bombes guidées laser utilisées en OPEX sont américaines et nous achetons à la Suisse l'avion école qui remplacera l'Alphajet.

Faute de commandes de matériel neuf et de MCO en temps utile, devons-nous rapidement être amenés à servir l'intérêt d'industriels étrangers ?

Grand écart financier.

Entre un « dégel partiel » de sommes votées pour le budget de la Défense et congelées par Bercy, le solide « coup de pouce » à AREVA et l'augmentation des aides à certains pays africains, comment financer les OPEX sans tailler dans le vif des dépenses du secteur public.

Quelle serait l'efficacité d'une action de « com » en faveur des aviateurs, bien présents en OPEX et éloignés depuis longtemps des hautes sphères des Armées et du pouvoir ?

Une "Patrouille d'acier", formées de 4 Rafale biplaces pilotés par des filles (les marins ne disposent ni des unes ni des autres).

En place arrière du leader : EM Président (en place avant s'il est Jupiter),
du n°2 : la Première Dame (quand elle aura obtenu son statut),
du n°3 : la ministre des Armées (qui saura justifier la dépense à Bercy),
du n°4 : le CEMA.

Une équipe de journalistes, dans un C 135 ravitailleur et dans d'autres biplaces ou Falcon, pourrait immortaliser les différentes étapes de la mission avec :
- passage au vestiaire pour habillage/déshabillage en tenues de vol neuves,
- briefing, y compris « la musique » comme à la PAF,
- ravito, filmé depuis le C 135 et d'autres avions,
- repas en commun organisé par le Commissariat « ancrage » Air.

Comme les journalistes seraient dans la boucle et au repas, nous sommes assurés que toutes les agences de « com » diffuseront la mission sur les chaînes d'infos.

Pour revenir au sujet du moment, voilà ce que j'écrivais en mars à quelques "copinsdpromo" :

La politique c'est comme l'heure et comme la météo : ça change tout le temps. Pourtant : tous "hors sol" ?

Le "kilo d'élus" étant plus lourd que le "kilo de costard", quand on voit le nombre d'élus qui font "don de leur personne" à Macron, on imagine le poids des contreparties attendues. Après le ralliement de Le Drian, et puisque les deux missions sont de plus en plus liées opérationnellement et financièrement, pourquoi ne pas créer un "Ministère de la maîtrise des risques", avec un secrétaire d'état aux armées et un secrétaire d'état à l'intérieur ?

Dans moins de deux mois nous aurons un président élu, et pas élu un président si l'abstention et le vote de protestation atteignent des niveaux records.

*D'ici là nous aura-t-il fallu trancher entre un **risque** de "grand remplacement", engendré par un ventre mou d'alliances entre "bisounours", et un **risque** de guerre civile plus ou moins ouverte ?*

Vous connaissez certainement l'extrait vidéo qui regroupe les déclarations contradictoires de Macron. Le voilà maintenant qui, après avoir calomnié notre armée en Algérie, prône un service national de 1 mois... avec qui, avec quoi ? Quel visionnaire ! Quel artiste !

16 octobre 2017.

Plusieurs postes d'officiers généraux sont maintenant tenus par des énarques. Ces petits marquis, propulsés à ces postes par des fusées à moteur politique, ne connaissent souvent des Armées que les militaires qu'ils ont pu croiser dans des salles de réunion, ou autour de petits fours dans les salons de la république.

Le CEMP vient d'ailleurs d'être rétrogradé dans la hiérarchie protocolaire de l'entourage du président. Même à la vitesse d'un SNLE en plongée profonde, s'il avait voulu manifester la plus petite réserve il l'aurait déjà fait.

S'agit-il :

- d'un exemple de la soumission, sans hésitation ni murmure, du militaire de haut rang au pouvoir politique ?
- d'un exemple du respect de la hiérarchie, valable pour tous les militaires ?
- d'un encouragement pour les politiques à continuer à considérer les militaires comme des responsables de second ordre ???

L'absence de réaction de sa part montre-t-elle simplement qu'il est possible d'avaler un boa, pour pouvoir continuer à profiter de la saveur de la soupe ?

10 décembre.

Ils promettaient une république exemplaire et économe. Pour transporter le premier ministre et sa délégation de Tokyo à Paris, le contribuable a déboursé 350.000 euros pour la location d'un A 340 VIP. L'A 340 de l'Armée de l'air, sur place et à sa disposition, est probablement rentré à vide.

C'est légal, c'est transparent et le premier ministre assume. Pourquoi éprouve-t-il alors le besoin de bâtir une usine à gaz, en baudruche, pour essayer de justifier sa décision ? Les raisons qu'il avance, ridicules au plan aéronautique car pour un même modèle d'avion les « first » n'arrivent pas avant les « business » et les « business » n'arrivent pas avant les « éco », ne font que mettre à mal sa crédibilité personnelle. C'est dommage pour nos politiciens, déjà difficilement « audibles ».

22 décembre.

Avec nos soldats en OPEX au Niger, Macron réveillonne avant l'heure et se fait fêter ses quarante ans. Rencontre sincère avec nos Armées après les récents coups d'éclats et les restrictions budgétaires, ou opération de « com » supplémentaire ???

Arrivé la veille avec son équipe et des produits offerts à Rungis, le chef cuisinier de l'Élysée a régalaé tout le monde. Cadeau offert à nos Soldats, ou suite logique au minimum de confort dû à nos responsables politiques ?

Comme les sièges de l'A 340 gouvernemental, le menu habituel du guerrier serait-il indigne de nos « puissants » ?

8 janvier 2018.

Jupiter a abandonné l'idée d'un service militaire de 1 mois. Prenons acte qu'il arrive à faire marche arrière quand il se rend compte d'une erreur. Dans l'état où se trouvent nos armées et au delà d'une utilité qui reste à démontrer, cette charge n'aurait certainement pu être qu'externalisée.

En revanche, je suis sceptique sur l'attribution d'une formation « citoyenne » à la défense par l'Ednat et les ONG.

Animée par un prof réserviste, une classe de formation à la défense existe dans un lycée voisin. Plusieurs élèves qui s'y sont inscrits ont subi des remarques de profs, marquant leur étonnement et cherchant à savoir pourquoi ils adhéraient à cette démarche de "fachos" !

17 janvier.

« Et s'il y avait un mort ? »

Est-ce vraiment pour ne pas prendre le risque d'un nouvel épisode « Sivens » que le gouvernement vient d'abandonner la construction de l'aéroport de Notre Dame des Landes ?

Si c'était le cas, cela signifierait clairement que la vie d'un « zadiste », hors la loi, est politiquement plus précieuse que celle d'un de nos Soldats ou celle d'un de nos policiers !

1 Avril

C'est parti avec la SNCF. Fin de la séquence « Séduction, élection, lévitation » ?
Que va donner le 1er mai ?

Mai 2018.

Dans la foulée des annonces faites par les médias, après « Théo la victime » visité par FH, « Mamoudou le sauveteur sans papier » a rencontré EM, trouvé un emploi et vu sa situation se régulariser.

« En même temps », le dossier de trois blessés dont un amputé, du 4 RC à Gap pendant leur séjour en BSS il y a 18 mois, est toujours en traitement à la chancellerie...

Mai

2018.

Le prof réserviste d'un lycée voisin vient de jeter l'éponge. La plupart des élèves de la classe de formation à la Défense étaient pénalisés par ses collègues et par la hiérarchie. Aucun représentant de l'éducation nationale, aucun de ses collègues, n'assistait à la distribution des diplômes qu'il avait organisée pour ses élèves. Soumission ?

Juin 2018

Légende d'une photo parue dans la presse

« Visite du président Macron au Vatican, ou quand :

« La familiarité prétentieuse rencontre la bienveillante modestie ».

Un geste - la main sur l'épaule du pape - qui aurait provoqué un véritable scandale en Angleterre puisque le protocole britannique interdit de toucher la reine. »

Été 2018

Il ne changera pas et pleurer dans le vide ne sert à rien. Mon bureau des pleurs est donc fermé.

Novembre 2018 : Il a fait fort !

Pour essayer de promouvoir une défense européenne, à la veille de recevoir les chefs d'États impliqués dans la première guerre mondiale il a éprouvé le besoin de citer les ennemis potentiels de l'Europe. Il y a englobé la Chine et la Russie, et même les USA dont beaucoup des enfants ont été sacrifiés pour nous libérer et reposer, en paix j'espère, sur notre sol. Insultant a déclaré Donald Trump. Pour une fois je partage son point de vue.

On débaptise la promo « Général Loustaunau-Lacau » à Saint Cyr.

Parce-que ce général héros des deux guerres et rescapé de Mathausen aurait été « antisémite », la promo 2018 de Saint-Cyriens devrait être prochainement débaptisée.

Pourquoi alors avoir choisi et promu comme parrain ce grand Soldat et grand résistant ?

Après le refus de donner le nom de Fonck comme parrain d'une promo du « Piège », le « politiquement correct du moment » prendrait-il le commandement dans les Armées ?

Notre président veut promouvoir une armée pour que les européens assurent eux-mêmes la défense de leurs Patries.

Dans une UE à 28 et dotée d'une présidence tournante, pourra-t-on s'inspirer de la montée en puissance de l'EATC (European Air Transport Command) à Eindhoven, bien étoffé depuis sa création en 2004 ?

Quid de l'escadron "Européen" de transport Franco/allemand qui va se constituer à Évreux, et qui sera équipé de... C130 J américains !

Quid des conditions d'utilisation de notre force nucléaire, par exemple ?

Alors que nous n'avons pas été capables de concevoir un successeur à l'Alphajet, un optimiste européen et rêveur pourrait-il détecter dans l'annonce de l'étude du futur porte-avions, une occasion de créer un embryon de Défense européenne ?

Une coopération technique avec les Anglais s'ils craignent ITAR, un SCAF en version "marine" en complément de notre association avec les Allemands et... plusieurs porte-avions ? Après d'autres pays européens, nos amis Belges commandent le F 35 et quittent Cazaux. A l'heure d'ITAR, quand Trump veut réduire la participation des USA dans l'OTAN, j'ai l'impression de revivre l'aventure du F-104. Cet avion peu utilisé par les américains et bien vendu aux européens de l'OTAN.

Janvier 2019 :

Gilets jaunes et élections européennes, grand débat, traité d'Aix la Chapelle.

A qui une liste de gilets jaunes profitera-t-elle ?

Bien malin qui le dira si ce n'est, à priori, à LREM dont les élus feront tout pour rester au chaud sur leur fauteuil. Combien de listes GL ? avec quelle "mission" ?

Il n'est pas non plus certain que seules les extrêmes laisseront des plumes dans ces élections.

Grand débat "lage" et prestations jupitériennes.

EM a vraiment du talent pour convaincre. Réelle ou jouée, comme l'apiculteur sait manier la fumée pour "parler" à ses abeilles, il sait manier l'empathie pour son auditoire et pour les médias.

Questions fermées, trop de sujets ignorés ou tabous. Les "garants" ne seraient-ils là que pour garantir la forme, sans avoir à se prononcer sur le fond. Quelques voix commencent quand même à s'élever pour dénoncer une "consultation", et non un grand débat.

Traité d'Aix la Chapelle.

Pourquoi ne pas l'avoir soumis au parlement ?

Le plus important me semble être que nous nous engageons, de fait, à porter la voix de l'Allemagne au conseil de sécurité de l'ONU. L'aider à y obtenir un siège, pourquoi-pas ? Lui servir de petit télégraphiste ou de porte voix : pas d'accord !

Pas d'accord non plus pour imposer le bi-linguisme et/ou des euro-districts franco-allemands. Des deux cotés de la frontière les citoyens sont adultes et en mesure de choisir. L'aéroport de Bâle Mulhouse pourrait-t-il servir d'exemple ?

Mars 2019

Le pacte de Varsovie a été dissous en 1991 et une bonne dizaine d'anciens pays de l'est sont venus s'abriter sous le parapluie américain de l'OTAN. *Bulgarie, Croatie, République Tchèque, Estonie, Hongrie, Lettonie, Lituanie, Pologne, Roumanie, Slovaquie, Slovénie, Albanie, Monténégro.*

Plusieurs pays européens ont choisi de s'équiper de F-35, plutôt que d'avions de chasse de fabrication européenne. Crédibilité dans l'efficacité des américains, ou pénalité contre l'Union Européenne qui n'a pas réussi à organiser sa Défense ?

En faisant référence au Traité de l'Atlantique-Nord, Florence Parly a déclaré :
- ***La clause de solidarité de l'OTAN est l'article 5, pas l'article F-35*** ». En s'appuyant sur des maillons faibles pour museler son industrie de défense, cet organisme aurait-il aussi pour mission de maintenir l'Europe sous la coupe des USA ? Pourquoi l'escadron "Européen" de transport Franco/allemand qui va se constituer à Évreux, serait-il équipé de... C130 J américains, au détriment de l'A400M «ATLAS» ???

11 mai 2019 : mascarade à Villacoublay.

Après la mort de deux des commandos de la marine venus les libérer, l'accueil des deux otages irresponsables qui étaient en voyage de noce dans une zone dangereuse, par EM, deux Ministres, le CEMA et le CEMP est une insulte à nos soldats qui se battent en BSS ! La présence du CEMA est au mieux une erreur, au pire une faute. Son crédit dans les rangs risque de plonger profond. Qu'aurait fait Pierre de Villiers ?

13 mai

La polémique politicienne enfume le débat autour de la libération d'une paire (il ne s'agit pas d'un couple) de touristes irresponsables.

Pour ma part je pense que, dès l'annonce de leur mort et avant l'hommage solennel qui leur sera rendu, les familles de nos deux Soldats auraient dû recevoir la visite d'EM, ou être invitées à l'Élysée.

Quant à la paire, elle aurait dû être convoquée par le CEMA pour rendre compte de la mort de deux de nos Soldats d'élite, et mise en examen par la justice pour "mise en danger d'autrui ayant entraîné la mort sans intention de la donner". Je laisse aux juristes le soin de reformuler ma pensée en termes de droit.

En revanche, même si le risque d'encourager les vocations me paraît réel, le fait de les accueillir à Villacoublay comme des VIP est porteur électoralement, et particulièrement chez les LGBTQI. Cette communauté influente n'aurait probablement pas hésité à parler de discrimination s'ils avaient subi le sort de Madame Pétronin, ou celui d'Isabelle Lambret en 2008.

Je ne comprends pas que le CEMA et le CEMP aient accepté d'être présents et de serrer la main de ces touristes rapatriés aux frais du contribuable. En son temps le CEMA avait été critiqué par des politiciens pour avoir serré la main de Radko Mladic en allant chercher l'équipage du Mirage 2000 abattu en Serbie.

Nos commandos ont obéi aux ordres et fait leur devoir sans états d'âme. **Honneur à eux.** Pourtant je ne partage pas l'opinion de ceux qui comparent leur action à celle de sauveteurs en montagne, qui prennent aussi des risques pour sauver d'autres imprudents irresponsables. Comme les pompiers, les sauveteurs montagnards sont souvent aussi des militaires, professionnels qui savent se mettre à l'abri et peuvent attendre quand les éléments se déchaînent. Ce n'est pas le cas des commandos libérateurs, qui doivent combattre des ennemis dont le premier geste sera de tuer les otages en cas d'alerte.

14 mai : Hommage aux Invalides, à nos Soldats tués en délivrant les otages.

Jupiter est vraiment un acteur.

Toute son attitude au cours de la cérémonie : passage de la revue des troupes en solitaire, arrêt prolongé devant les familles avec main sur l'épaule ou sur le bras, emphase du discours, était parfaitement joués pour... les caméras des chaînes d'informations en direct. Qu'ils soient morts ou vivants il n'a que faire de nos Soldats, comme de notre Patrie. Combien de temps nos chefs militaires se prêteront-ils à ces mascarades et continueront-ils à avaler des couleuvres ?

Le 14 juillet prochain, sera-t-il seul dans le "Command Car", ou seulement accompagné de Brigitte qu'il tiendra par la main ?

Juin : Urgent « écolo » : 200 scientifiques lancent « l'Appel contre la 5G ». En ce qui concerne les déclarations de scientifiques européens contre les radiations liées à la 5G, je suis aussi sceptique que pour celles qu'ils ont faites sur la part reprochée aux activités humaines dans le réchauffement climatique.

A ce propos, le CO₂ lié à l'activité humaine semble être l'accusé principal, alors que la vapeur d'eau semble ne pas être prise en compte ?

Pourtant, il suffit de comparer la température matinale après une nuit sous un ciel étoilé et une autre nuit sous un ciel nuageux, pour comprendre que la vapeur d'eau joue un rôle important dans le réchauffement de l'atmosphère. Il me semble donc plus facile de crier au loup que d'apporter des preuves de ce que l'on avance.

De surcroît la nécessaire réduction de la pollution engendrée par les activités humaines ne pourra se faire qu'au niveau de la planète. Le chemin pour y arriver promet d'être long, à commencer par la pollution des océans par les plastiques et autres déchets humains, qui me paraît au moins aussi mortelle pour les hommes et pour la biodiversité, plus urgente, moins pénalisante et plus facile à traiter, que la pollution atmosphérique et/ou radioélectrique. Comment comprendre aussi que les anti-nucléaires européens préfèrent/acceptent/tolèrent la construction de centrales thermiques polluantes, au lignite et autres énergies fossiles par exemple, et pas celle de centrales nucléaires ???

Si le feu était inventé aujourd'hui, nos écolos lanceraient une pétition pour le faire interdire au nom du principe de précaution et... du réchauffement climatique !

De surcroît, je crois que si nous ne changeons pas de politique, l'Histoire des relations nord-sud que nous sommes en train d'écrire se chargera de balayer rapidement nos états d'âme prioritaires sur le nucléaire, les énergies renouvelables et le réchauffement climatique, qui occupent aujourd'hui l'avant-scène du politiquement correct.

Août 2019 : Rififi dans les Hautes Alpes.

Les éleveurs, le loup et la loi.

Plus de 600 brebis ayant été tuées à cause des loups depuis le début de l'année dans le département, en espérant se faire entendre des pouvoirs publics des éleveurs ont bloqué la préfecture et une partie de la ville pendant trois jours. Sans avoir rien obtenu, ils ont levé leur siège avant l'intervention annoncée des CRS.

Quel poids faut-il accorder au « vivrensemble » ?

Comment procèdent les éleveurs espagnols et italiens qui connaissent les mêmes problèmes ? Comment et jusqu'où protéger la bio diversité ? VIH, Ebola ?

Les clandestins.

Le tribunal de Gap vient de condamner sévèrement les identitaires qui ont livré des clandestins aux forces de l'ordre après les avoir interceptés au col de l'échelle, alors que le procureur n'avait rien trouvé d'illégal dans leur action. Ce jugement a été prononcé après une relaxe partielle, par la cour de cassation au nom du "principe de fraternité", de Cédric Herrou le passeur "professionnel" des Alpes Maritimes ?

Premier degré d'une justice à deux ou plusieurs vitesses, ou coup de billard multibandes pour renforcer les extrêmes et, comme le disait Gérard Collomb, pousser des citoyens qui arrivaient à se supporter en vivant "cote à cote" dans des espaces relativement séparés, à se rapprocher pour pouvoir s'écharper "face à face" ???

Immigrés : persécutés, ou chercheurs de confort ?

ONG : humanitaires ou complices des passeurs ?

Pourquoi ne pas offrir un bonus vers la nationalisation, aux « naufragés » et autres clandestins qui s'engageraient dans la Légion Étrangère pour défendre leur pays aux cotés de nos Soldats ?

Voilà pour commencer, la suite au prochain numéro

Insomnie chronique : les approches non médicamenteuses doivent être davantage encouragées

- Une étude observationnelle menée auprès des médecins généralistes et des pharmaciens d'officine de la région Midi-Pyrénées montre que parmi les patients et clients se plaignant d'insomnie, très peu sont orientés vers des approches non médicamenteuses (thérapies cognitives et comportementales notamment).
- Ces résultats relèvent la difficulté des médecins généralistes à adresser leurs patients à un psychologue en première intention pour se conformer aux recommandations internationales actuelles.
- Les auteurs appellent à un remboursement des séances de psychothérapie dans cette indication et à une meilleure formation des médecins aux approches non médicamenteuses.

Alors que les psychothérapies sont recommandées en première ligne dans la prise en charge de l'insomnie chronique, les benzodiazépines et molécules apparentées restent largement prescrites, malgré l'absence de bénéfice à long terme et le risque d'effets indésirables qui leur est associé. Des traitements alternatifs sont également prescrits, mais les données concernant leur efficacité et leur sécurité (anti-histaminiques, phytothérapie, aromathérapie, homéopathie) sont minces. Les résultats restent modestes pour la mélatonine et les bénéfiques sont non-démontrés pour les antidépresseurs. Seule les approches non médicamenteuses, et en particulier les thérapies cognitives et comportementales (TCC), ont démontré leur efficacité dans l'insomnie chronique et sont préconisées en première intention dans les recommandations internationales.

Quelle place pour les approches non médicamenteuses dans la vraie vie ? Des chercheurs toulousains ont interrogé les pratiques françaises « en vraie vie » en mesurant la proportion de patients insomniaques adressés à un psychologue ou qui avaient recours à d'autres médicaments non-benzodiazépines en région Midi-Pyrénées. Pour cela, une étude transversale a été réalisée en 2015 auprès de médecins généralistes et de pharmaciens d'officine. Ils ont été invités à remplir un questionnaire anonyme sur leur prise en charge pour chacun de leur patient/client se plaignant d'insomnie. Au total, 55 médecins généralistes représentant 263 patients et 43 officinaux représentant 354 clients ont été inclus dans l'étude, avec une majorité de femmes dans les deux cas.

Moins de 15% des patients insomniaques bénéficient d'approches non médicamenteuses
D'après les informations rapportées dans les questionnaires, 87,1% des patients se sont vus prescrire au moins un médicament contre l'insomnie, des benzodiazépines pour 65,8% d'entre eux. Les autres molécules les plus souvent prescrites étaient des antihistaminiques (9,6%, hydroxizine le plus souvent), des antidépresseurs (6,3%), de l'homéopathie (4,0%) ou de la phytothérapie (3,8%). Côté officine, la plupart des clients souffraient d'insomnie chronique (76,8% contre 32,7% des patients). Les médicaments les plus souvent conseillés aux clients insomniaques étaient les anti-histaminiques (39,4%, doxylamine le plus souvent), de la phytothérapie (32,2%) et de la mélatonine (21,0%). Plus de la moitié de ces personnes avaient déjà consulté leur médecin généraliste pour une insomnie (55,9%). Par comparaison, les thérapies non médicamenteuses ont été prescrites ou conseillées à seulement 14,4% des patients et 0,5% des clients d'officine, des thérapies cognitives et comportementales pour la plupart, et des conseils d'hygiène du sommeil prodigués à 36,9% des patients et 58,2% des clients d'officine.

• Références Disclaimer

Driot D, Ouhayoun S, Perinelli F, Grézy-Chabardès C, Birebent J, Bismuth M, Dupouy J. Non-drug and drug alternatives to benzodiazepines for insomnia in primary care: Study among GPs and pharmacies in a Southwest region of France. *Thérapie*. 2019;74(5):537-546. doi: 10.1016/j.therap.2019.03.004. PMID: 31030902

Le reste à charge diminue, oui mais à quel prix ?

Paris, le mercredi 11 septembre 2019 – La DREES (Direction de la recherche, des études, de l'évaluation et des statistiques) publie son rapport annuel sur la consommation de soins et de biens médicaux (CSBM) en 2018. Elle s'élève à 203,5 milliards d'euros (+ 1,5 % vs + 1,7 % en 2018). La principale donnée de cette édition concerne la diminution de la participation des ménages au financement de la CSBM, encore appelée "reste à charge" (RAC) : elle est évaluée à 14,3 milliards d'euros, soit 7,0 % de la CSBM ou encore 214 euros par habitant par an (vs 7,5 % en 2017 et 9,2 % en 2009).

Pour expliquer ce phénomène, la DREES observe que *« depuis dix ans, ce reste à charge diminue, du fait de facteurs structurels tels que le vieillissement de la population, la forte progression des effectifs de personnes exonérées de ticket modérateur au titre des affections de longue durée (...) ou encore la modification de la structure de soins des patients en ALD (...) mais aussi par des mesures de régulation de la dépense en santé (mécanismes de modération des dépassements d'honoraires par exemple) »*.

Pas un mot sur la hausse des cotisations des complémentaires...

Mais cette baisse du RAC pourrait bien être en partie un mirage. La DREES rappelle bien que *« le RAC des ménages en santé correspond au montant de la consommation de soins et de biens médicaux (CSBM) qu'ils acquittent en propre après intervention de l'Assurance maladie et des organismes complémentaire (OC). Il ne tient pas compte des cotisations aux régimes de base et complémentaires »*. Or, la hausse des cotisations dues aux organismes complémentaires se poursuit.

Ainsi, ces tarifs augmentent, chaque année, de 2 à 4 % pour les contrats individuels et de 3 à 5 % pour les contrats collectifs.

Une croissance qui selon les prévisions va s'accélérer dans les années à venir avec la réforme du "100 % santé" en dentaire, optique et prothèse auditive.

...ni sur la baisse de la qualité

Plusieurs économistes assurent en outre que cette diminution du reste à charge (on l'a vu en trompe l'œil) s'accompagne d'une baisse de la qualité des soins et des services.

Ainsi, beaucoup parmi les lunettiers estiment que cette diminution du reste à charge et bientôt le 100 % santé favorisent les lunettes à bas coût. Même son de cloche concernant les soins dentaires : la Fédération des syndicats dentaires libéraux affirme qu'avec ces diminutions successives du RAC, les patients reçoivent de plus en plus fréquemment des prothèses de mauvaise qualité. Son président parle même d'une *« céramique de lavabo »* avec l'avènement du 100 % santé : *« le "panier zéro", clairement, c'est la prothèse de qualité CMU pour tous les assurés. On est face à cette problématique d'offrir un maximum de prothèses au détriment de la qualité »*.

Enfin, les audioprothésistes redoutent eux aussi que les baisses du RAC soient *« financièrement intenable à court terme »* pour ce secteur.

Tout n'est pas rose au pays qui connaît la *« part de la dépense de santé financée par les ménages la plus faible des pays de l'OCDE »*. **F.H**

ANNE REALE

THIERRY VIGOUREUX

DÉCROCHAGE

ROMAN

**HARCÈLEMENTS
DANS LE COCKPIT**

Éditions JPO