

AEROMED ©

N88

Le lien aéronautique

ISSN : 1773-0260



Aeromed N88 Nov 2020 ©

EDITORIAL

Bonjour tout le monde. Alors, où en est-on ? Toujours confinés ! Drôle de période.

Sommes-nous à l'aube d'une nouvelle manière d'appréhender l'avenir, si avenir il y a ? Où est donc la vérité et qu'est-ce que la vérité : l'adéquation entre la réalité et la pensée, la conformité à la réalité, tout état de fait auquel son esprit peut donner son assentiment, la connaissance conforme au réel ?

Mais qu'est ce que le réel ? Comme le disait Socrate : « *je ne sais qu'une chose c'est que je ne sais rien.* »

Le caractère mouvant du réel est fonction de nos connaissances. Connaissances qui évoluent aux cours du temps. Ce qui nous entraîne vers un océan de vérités vraies, fausses, absolues, relatives. On pourrait décliner cela à l'infini.

Donc la vérité d'aujourd'hui ne sera pas celle de demain. Alors à qui faire confiance ? A tous ces pseudos experts journalistiques, politiques ou même médicaux ? Quelle vérité croire ? Celle qui nous convient le mieux je suppose. Cela cache t'il quelque chose : de sombres manipulations, des indécisions, de l'incompétence, de l'ignorance ? Un but à atteindre ???

Nous devons nous débattre dans ce fatras de possibilités ou alors ignorer l'ensemble et vivre au jour le jour. Prendre ce jour ce que nous n'aurons peut-être pas demain ; profiter de chaque instant sans savoir si.... Couper le son de son téléviseur et se réfugier dans les livres à défaut de partir dans le ciel.

A bientôt peut-être. Passez une bonne fin d'année si possible. Remercions tous nos auteurs de 2020 qui nous permettent de nous évader et à vos plumes pour 2021.



Docteur Simone Marie Becco

Sommaire

1/- A380, une histoire impensable par MIKE
A380 an unbelievable story

2/- Abstracts :

- Avons-nous péché par insouciance
The sin of pride
- Santé publique : Girondins ou Jacobins
Public health : federative or centralising
- Qui 40 ans après n'a pas livré tous ses secrets
40 years later, cloaked in mystery
- Faut-il avoir peur des gardiens de la raison
Afraid by the guard of reason

3/- A Salon par René DEFINOD

4/- Route de la soie (suite et fin) par Patrice DEYGLUN et Jean RIES
Silk road the end

5/- North American F100 et F 107 par René TOUSSAINT

6/- Fort Lamy par Gilbert de SAVONNIERE

www.aeromed.fr

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

©copyright nov 2020 Editions SMB/AMC
©Aeromed N° 88 nov 2020

L'A380, une histoire imprévisible

Airbus a tranché. Le constructeur européen arrête officiellement la production de l'A380, 12 ans seulement après le premier vol commercial. En 2005, l'A380 devait être la star des aéroports du 21ème siècle. Doté d'un double pont et d'une capacité de plus de 800 passagers, sa conception répondait aux prévisions d'accroissement du trafic aérien. Mais son destin fut tout autre. Adoré des passagers pour son confort et son silence, apprécié par les pilotes pour sa souplesse et sa puissance, le livre de l'A380 se referme, n'en déplaise à la grande communauté de passionnés.

Alors que le géant des airs alignait tous les atouts pour réussir, pourquoi l'ex produit phare d'Airbus n'a-t-il pas réussi à séduire les compagnies aériennes ? Comment est-il passé de l'exploit technologique à une réussite commerciale mitigée ?

Des hypothèses risquées

Il faut remonter à la fin des années 90, Boeing dominait le segment des long-courriers avec le 747. Airbus cherchait à rivaliser sur le marché des gros porteurs dans un contexte de croissance rapide du trafic aérien. L'augmentation annuelle de 4% du trafic laissait entrevoir un doublement du nombre de passagers tous les 20 ans et par extrapolation, Airbus prévoyait une saturation des grands aéroports internationaux : les hubs.

Seul un appareil de très grande capacité était en mesure de satisfaire le besoin des compagnies aériennes en augmentant le nombre de passagers sans nécessiter de créneaux aéroportuaires supplémentaires. Les estimations prédisaient un marché de plus de 1200 appareils pour les 20 ans à venir. De son côté, Boeing capitalisait plus de 30 ans d'expérience dans le domaine du quadriréacteur et présentait une tendance en faveur des liaisons point-à-point plutôt que par les grands hubs. Alors que le développement de son 777 s'achevait, le risque de concevoir un autre gros appareil ne motiva pas le géant américain à se lancer dans la compétition pour un marché qu'il considérait "de niche". Airbus interpréta cette frilosité comme une erreur stratégique laissant le champ libre pour lancer un appareil de grande capacité. Le « killer » du 747 était né, l'A3XX devenait officiellement l'A380.

Une industrialisation complexe et une mise en service à contretemps

Dès sa phase de conception, techniciens et ingénieurs de plusieurs pays européens durent accorder leurs méthodes de travail pour produire le premier appareil. Ce gigantesque Lego révéla les différences culturelles et de gouvernance des pays contributeurs, engendrant des tensions organisationnelles. Les difficultés industrielles inhérentes à tout nouveau produit vinrent alimenter la chronique des médias mainstream en mal de sensationnel. La malheureuse anecdote des "câbles trop courts" entre les tronçons français et allemands trouva un écho disproportionné dans la presse généraliste.

Malgré tout, les personnels techniques cravachèrent dur pour certifier un avion très abouti. Au final, les problèmes technico-financiers ralentirent le développement de l'appareil avec pour conséquence un dérapage de presque 2 ans du calendrier initial des livraisons.

De leur côté, les compagnies aériennes refroidies par la crise financière de 2008 et les retards de livraison ralentirent leurs plans d'expansion. Au pire moment, l'A380 démarrait sa mise en service et dût faire face à un retournement mondial de conjoncture catapultant le prix du baril de pétrole à près de 150\$. En dépit d'une reprise régulière de l'activité économique, nombres de clients annulèrent leurs commandes.

Des aéroports pas si engorgés

Par ailleurs, si le trafic aérien augmentait régulièrement, la saturation des aéroports ne se révéla pas assez contraignante au point de forcer les compagnies aériennes à opter pour l'A380. En 2018 Eurocontrol (l'organisme en charge du contrôle aérien européen) identifiait seulement 6 aéroports européens sur 111 en voie de saturation, c'est à dire opérant à plus de 80% de leur capacité pendant au moins 6 heures.

La concurrence des opérateurs du Golfe basés au Qatar et aux Emirats, l'ouverture de nouveaux aéroports internationaux, comme Dubaï Al Maktoum, limita cette congestion captant ainsi le flux passager vers l'Asie. Le lancement de nombreux projets d'agrandissements ou d'extension des hubs existants réduiront la saturation aéroportuaire sans toutefois la résorber.

De plus, pour faire face au risque de saturation que prévoyait l' IATA (l'Association Internationale du Transport Aérien) dans 200 aéroports et surtout pour contrer l'avènement des opérateurs low cost, les compagnies aériennes traditionnelles adaptèrent leur modèle économique en ajoutant des vols directs "point-à-point" vers des aéroports secondaires. Finalement, même si la taille des marchés passagers s'avérait moins élevée que vers les hubs, les opérateurs ajustèrent leurs flottes pour n'exploiter en long courrier que des biréacteurs polyvalents comme l'A330 et le B777.

Ce déversement de passagers vers de nouvelles plateformes eut pour conséquence le ralentissement de l'encombrement des hubs mettant à mal la stratégie initiale de l' A380.

Sans pouvoir jouer la carte du transport de masse dans un espace aérien saturé et se retrouvant désynchronisé des besoins de l'époque, les commandes n'ont pas suivi.

Un marché chinois en trompe l'œil

D'après l'OACI (Organisation de l'Aviation Civile Internationale) et la Banque Mondiale, le transport aérien chinois est passé de 53 à 611 millions de passagers entre 1998 et 2018. Cette augmentation fulgurante du trafic place la Chine au deuxième rang mondial derrière les Etats Unis. L'essor économique du pays prédestinait naturellement l'A380 à cet eldorado grâce à sa grande capacité d'emport de passagers.

Il n'en fut rien. Les dirigeants chinois comprirent vite l'absolue nécessité de l'aérien comme accélérateur de leur entrée dans la mondialisation. Dans la foulée, la Chine construisit pragmatiquement des dizaines d'aéroports. Entre 2000 et 2017 le maillage aéroportuaire du territoire passa de 139 à 229 aéroports pour atteindre 260 en 2020 et 450 en 2035. Un des derniers, le gigantesque Pékin-Daxing, fut inauguré en septembre 2019. Cette stratégie agressive d'expansion chinoise mal évaluée par les européens eut pour conséquence une trop longue inertie dans les négociations commerciales au profit des 777 et A330.

De plus, l'achat d'avions de ligne relève souvent d'un acte diplomatique du pays client. Malgré les visites des différents chefs d'états européens, longtemps Airbus espèrera une méga commande chinoise, en vain. Cet échec de conquête confirme l'absence de volonté des dirigeants chinois de déclencher un quelconque déploiement de l'A380 sur leur territoire en dépit des nombreux investissements européens. Au final, le plus gros avion commercial au monde ne trouvera jamais sa place dans l'un des plus gros marchés de passagers au monde. Aujourd'hui, la Chine possède seulement cinq A380 au sein de sa compagnie nationale.

Des coûts d'exploitation élevés

Les paramètres conjoncturels ne constituent pas les seules causes de la désaffection des compagnies aériennes. Avec un prix catalogue de plus de 440 millions d'euros, le quadriréacteur se révèle plus onéreux à exploiter.

Initialement l'A380 prévoyait des coûts d'exploitation inférieurs de 20% à ceux du 747. La mise en service du 777-300ER en 2004 enterra rapidement les espoirs de succès, empiétant sur les performances de l'Airbus. Car le biréacteur affichait de sérieux arguments pour convaincre les compagnies clientes. Sa consommation de carburant inférieure, sa capacité d'emport en configuration biclasse frôlant les 451 passagers, une charge marchande proche de l'A380 jusqu'à un certain rayon d'action, les clients optèrent pour le 777.

Pour combler ce surcoût d'exploitation de presque 20% par rapport au 777-300ER, la rentabilité de l'A380 n'est atteinte qu'avec un taux de remplissage de passagers quasi maximal. Quant au dernier 777-X prévu en 2021, sa capacité surpassera celle d'un 747-400 en réduisant les coûts de 15% comparé au 777-300ER.

Pour rester dans la course, Airbus tentera tardivement le lancement d'un A380neo équipé de nouveaux moteurs plus économes. Mais les motoristes estimèrent le marché potentiel trop faible et ne suivirent pas malgré l'intérêt que portait Emirates ; le plus gros opérateur d'A380s. Ces contraintes d'exploitation reléguèrent indiscutablement l'A380 derrière ses concurrents biréacteurs, moins coûteux et plus facile à remplir.

Toutefois, l'A380 conserve un avantage opérationnel sur les lignes aériennes à forte densité de passagers. L'avion est idéalement conçu pour une compagnie comme Emirates qui en exploite plus d'une centaine via le hub de Dubaï sur des routes long-courrier sans escale.

En outre, un avion de plus grande capacité - pour un même volume de passagers - réduit mathématiquement l'offre de vols pour la clientèle. Comme l'explique dans une interview le responsable du réseau passager de Cathay Pacific, adopter l'A380 sur la ligne Hong-Kong/Londres Heathrow - soit un marché d'environ 1500 passagers par jour - reviendrait à remplacer 5 vols en 777 par 3 vols en A380. Cette substitution entraînerait automatiquement une réduction de l'offre incompatible avec la clientèle d'affaires demandeuse de flexibilité.

Peu de débouchés sur le marché de l'occasion

Une autre épine vient s'ajouter dans le pied de l'A380 : sa capacité à trouver une seconde vie sur le marché de l'occasion. La location d'avions de ligne, pratique courante dans le monde du transport aérien, oblige la remise au standard pour le nouveau client. Cependant, la cabine étagée sur 2 niveaux requiert la reconfiguration d'une grande quantité de sièges et pénalise l'A380 en s'avérant plus coûteuse.

Actuellement, seul l'opérateur charter Hifly opère un A380 d'occasion exploité précédemment par Singapore Air. D'autres A380 en fin de contrat ne trouvèrent pas de repreneur et sont en phase de démantèlement. Ce manque de débouchés déprécie la valeur résiduelle des appareils et n'incite pas les compagnies aériennes ou les loueurs à investir.

Un peu de guéguerre aéroportuaire

De part sa taille, l'OACI estimait que l'A380 générait de trop fortes turbulences de sillage (wake vortex) en phase d'approche. L'OACI pénalisa l'A380 en altérant de 2 nautiques la séparation horizontale entre deux gros porteurs (supérieur à 136 tonnes) pour passer de 4 à 6 nautiques. Cette réglementation inhabituelle était un motif parmi d'autres de frilosité des aéroports internationaux. Ils craignaient un dérèglement des séquences d'approche, déjà contraintes par un trafic important. Aussi, les compagnies aériennes y voyaient un frein supplémentaire au déploiement de l'appareil au sein de leur réseau. Mais en 2014, l'EASA certifia un nouveau standard de séparation horizontale après une campagne d'essais en vol autorisant finalement un appareil à voler 4 nautiques derrière un A380.

Le conflit eut aussi lieu au sol. Ce qui devait être une solution au désengorgement des aéroports se transforma en motif de refus permettant aux administrations de ne pas ouvrir leurs portes. Certaines plateformes comme Sao Paulo refusèrent l'arrivée de l'A380 à des opérateurs justifiant des travaux à réaliser dans les terminaux et les voies de circulation. Jusqu'en 2015, l'Inde refusait aussi les A380 de Lufthansa, Emirates et Singapore Air. Trop tardivement - il fallut attendre 2016 - pour que la capacité d'accueil de l'A380 franchisse la barre des 200 aéroports dans le monde et étoffer le réseau des opérateurs.

Covid-19, le Pompei du transport aérien

Du jour au lendemain, la crise du coronavirus a subitement débranché le transport aérien de la mondialisation. Cette glaciation inédite du trafic mondial força les compagnies à stopper leurs opérations, le confinement de plus de la moitié de la population mondiale cloua au parking la majorité des avions de ligne. Pendant cette mise en veille forcée de l'humanité, les compagnies aériennes en mode survie revirent leurs modèles économiques et rationalisèrent leurs flottes. Air France a par exemple officiellement fait ses adieux à l'A380 faute de rentabilité et de visibilité quant à l'avenir des vols long-courriers. De son côté Lufthansa a déclaré vouloir réduire sa flotte. D'autres opérateurs ont envoyé leurs A380 en hibernation vers des plateformes de stockage en attendant une éclaircie dans le ciel mondial.

Contrairement à ce que l'on pourrait penser, la crise du covid-19 ne s'avère pas une cause supplémentaire du retrait de l'A380 mais un accélérateur de son déclin. Il est probable que sa remise en service post-crise soit laborieuse incitant d'autres compagnies aériennes à se délester d'appareils de très grande capacité. A la fin de l'été 2020, une dizaine d' A380 dans le monde restaient en opération.



Un pari fou et un (demi) succès quand même

Selon les estimations, le coût du programme A380 approcherait les 15 à 20 milliard d'euros. Le volume des ventes, bloqué à 250 avions, n'atteindra jamais les prévisions initiales de 1200 unités. Alors que le transport aérien subissait une mutation, Airbus n'eut pas le temps de modifier le cap de son vaisseau amiral ; ses ressources se concentraient exclusivement à concurrencer le vieillissant 747. Boeing refusa de se positionner dans la course au très gros porteur mais opposa indirectement une concurrence destructrice avec le 777. De plus, la succession de difficultés industrielles et économiques fragilisèrent la capacité du super jumbo européen à répondre aux nouveaux besoins des compagnies aériennes.

Malgré les obstacles, Airbus a légitimé sa place de leader mondial en révélant sa force à créer un avion autant unique qu'extraordinaire. Même si le succès mitigé de l'A380 n'a rien à voir avec l'échec commercial de Concorde, ces deux avions emblématiques lèguent en héritage une base technologique indispensable pour les avions futurs. De nombreuses innovations développées hier pour l'A380 font aujourd'hui le succès de la gamme Airbus, pour le plus grand plaisir des passagers et des compagnies aériennes. La magie de cet aéronef symbolique transforme le transport aérien en une expérience unique en rien comparable à ce qui existait auparavant. L' A380 restera le symbole du génie Européen du début des années 2000 dans un monde qui croyait encore au charme du voyage aérien et à la découverte de nouvelles cultures par la voie des airs. Malgré une carrière tourmentée, cet avion emblématique continue de faire rêver ceux pour qui l'aviation est autant une passion qu'une aventure humaine. Nul doute que cet ambassadeur des airs conservera encore longtemps sa place dans l'histoire de l'Aviation et dans le cœur des passionnés.

Mike

Avons-nous pêché par insouciance ou par effroi ?

Paris, le samedi 5 septembre 2020 – Sommes-nous devenus incapables d'accepter la moindre notion de risque ? Avons-nous décidé de troquer toute gestion des risques par un objectif illusoire et utopique de sûreté totale ? Sommes-nous les prisonniers d'un principe de précaution qui nous fait oublier l'impossibilité de maîtriser l'ensemble des aléas et qui nous fait préférer la paralysie à l'action ?

L'amour du risque

Ces questions ne peuvent que tarauder ceux qui ont fait de la gestion des risques, chimiques, nucléaires ou écologiques le centre de leur réflexion et de leur action face aux réponses apportées par nos sociétés occidentales à l'épidémie de Covid-19. Inévitablement, des perceptions différentes s'opposent, concernant notamment le rapport à la notion de risque de nos dirigeants. Sont-ils « riscophiles », ce qui favoriserait les décisions contradictoires et les défauts de préparation ? C'est ce que suggère, Aude Vidal, auteur de plusieurs essais critiques sur l'écologie et le libéralisme, sur son blog « Ecologie politique ». *« D'autres encore sont plus désinvoltes que la population générale, ce sont les dirigeant-es politiques et dirigeant-es d'entreprises. Est-ce que cette riscophilie les a justement mené-es aux postes de pouvoir où elles et ils sont ? Ou est-ce que le pouvoir donne des ailes et fait envisager le risque avec plus de désinvolture ? Après tout, quand on fait partie des classes dominantes, on s'en sortira toujours, individuellement, même si on engage d'autres que soi dans des comportements risqués. (...) Voilà qui aide à comprendre pourquoi Emmanuel Macron nous a encouragé à aller au théâtre avec des dizaines d'inconnues à peine cinq jours avant de nous interdire de voir nos ami-es. (...) Le résultat, c'est un biais de plus de la représentation : les sociétés s'engagent dans des politiques plus risquées que ses membres ne le souhaiteraient, car les personnes en haut de la hiérarchie, celles qui prennent les décisions, sont plus riscophiles. (...) Jean-Pierre Dupuy, auteur de l'ouvrage Pour un catastrophisme éclairé (Le Seuil, 2004), notait le paradoxe : si on prend au sérieux le risque, on le combat et on se met en mesure de le vaincre. Il ne reste plus en cas de victoire que le souvenir d'une menace qui semble a posteriori ridicule. Le bug de l'an 2000, par exemple, ou les millions de masques provisionnés par la ministre de la santé Roselyne Bachelot et qu'elle paya d'un exil de dix ans aux « Grosses têtes ». Un rapport de 2017 à Santé publique France recommandait : « En cas de pandémie, le besoin en masques est d'une boîte de 50 masques par foyer, à raison de 20 millions de boîtes en cas d'atteinte de 30 % de la population. » Mais quel-le ministre, riscophile et échaudé-e par le sort de Bachelot, aurait pris le risque individuel de provisionner ce stock qui s'était pendant dix ans avéré inutile sauf à titre d'assurance ? Difficile de demander autant d'abnégation à nos dirigeant-es », résume-t-elle (en écriture inclusive).*

Pas noir ou blanc, mais noir et blanc

Parallèlement à cette insouciance des dirigeants face à la prise en considération des risques, la possibilité d'une gestion fine de ces derniers serait freinée selon l'auteur du blog par une vision binaire. Ainsi, évoque-t-elle l'exemple des masques, effectivement objets d'une schématisation caricaturale : soit considérés comme inutiles voire dangereux (par les anti-masques... et par le gouvernement français au début de l'épidémie), soit présentés comme un outil incontournable dans toutes circonstances quitte à exagérer leur rôle dans des situations où leur utilité apparaît plus restreinte (en extérieur notamment).

« Il y a diverses catégories de masques, de tissus et de matières, de modèles et d'intentions (protéger le porteur ou protéger du porteur, au bloc chirurgical ou à l'atelier de peinture)... certains sont plus efficaces que d'autres pour filtrer certains types d'éléments. Cela ne veut pas dire que ceux qui sont moins efficaces ne sont pas efficaces du tout. Ça veut simplement dire qu'ils sont moins efficaces. C'est une évidence mais j'ai l'impression que la tendance est à envisager le risque de manière binaire, sans reconnaître qu'on est devant un objet un tout petit peu plus compliqué que : 100 % sûr ou 100 % dangereux. Et entre les deux, il n'y aurait pas de nuance. Certes il n'y a pas de nuance pour l'individu : contaminé ou pas. Mais au niveau d'une société, ça change beaucoup de choses pour un paquet de monde quand des charges virales un peu moins importantes sont échangées et que le taux de reproduction d'une maladie est un peu moins élevé » détaille le texte. Pour l'auteur, une perception plus nuancée est donc essentielle pour envisager une politique fine, qui reposerait sur une stratégie de « réduction des risques comme arbitrage entre les meilleures pratiques et les besoins humains. (...) L'approche par la réduction des risques consiste à partir des usages des gens, des activités qu'ils et elles peuvent cesser de faire pendant quelques semaines mais pas pendant des mois, des choses qu'ils et elles ne vont pas manquer de faire à la fin parce que l'être humain a des habitudes fortement ancrées. On peut décider que les gens vont changer sous l'influence d'un facteur extérieur. La peur, ça marche un peu (un temps) mais l'autorité, par exemple, encore moins. Ce qui marche le mieux, c'est de négocier avec les gens et d'envisager avec eux et elles les meilleures manières de vivre : négocier ce qui peut être abandonné et ce qui ne peut pas l'être sans préjudice sérieux, négocier comment augmenter la protection dans les activités qu'on n'arrêtera pas. Par exemple lors de l'explosion de l'épidémie de Sida, certains ont trouvé judicieux de demander aux gays d'arrêter d'avoir autant de partenaires et aux usagèr-es de drogues d'arrêter de se droguer... jusqu'à ce qu'on admette qu'avec du matériel adapté, de l'information et de la bonne volonté, il est possible que des pratiques à risque le soient beaucoup moins. Ça demande déjà l'abandon des mauvaises habitudes autoritaires des personnes qui nous dirigent » résume l'auteur.

La précaution tue progressivement nos sociétés occidentales

On observera que cette nouvelle invitation à la nuance conduit à des conclusions assez proches de celles de David Zaruk, spécialiste de la gestion des risques et professeur à l'Odisee University College (Bruxelles), qui s'est souvent fait remarquer par ses positions décalées par rapport à la doxa générale concernant par exemple les pesticides. Pourtant, David Zaruk a une vision totalement différente du rapport de nos sociétés avec la notion de précaution. Bien loin de voir dans nos dirigeants des insoucians riscophiles, il considère plus certainement que le diktat de la précaution annihile aujourd'hui toute possibilité d'action. « *La suffocation de la société occidentale en 2020 n'est pas due au coronavirus mais à l'incapacité des gestionnaires de risques à mettre en œuvre les outils appropriés pour protéger les citoyens tout en assurant le bien public. Nos systèmes de gestion des risques ont évolué pour se transformer en état d'esprit précautionneux avec un public irréaliste qui en est arrivé à espérer et à exiger d'être en sûreté et à l'abri du risque. Si un produit n'est pas sûr à 100 %, alors il faut le retirer des rayons. Si vous ne pouvez pas prouver avec certitude qu'une substance ne provoque pas de perturbation endocrinienne, alors elle sera supprimée. Si les chercheurs ne peuvent pas garantir la sécurité absolue des nouvelles technologies d'édition de gènes, alors elles doivent être interdites. La précaution a rendu facile la gestion de*

risques. En cas de doute il suffit de dire non, ce qui a mené à une autosatisfaction paresseuse de la part des autorités réglementaires, en particulier à Bruxelles » résume-t-il en guise de préambule dans un post récemment publié sur son blog Risk Monger, traduit par Contrepoints.

Les effets pervers de l'obsession de la sûreté et de la précaution

Face à la Covid-19, cette philosophie de l'appréhension des risques uniquement guidée par le précautionnisme a conduit à une gestion catastrophique résume David Zaruk énumérant les contradictions des mois de printemps où la recommandation de se laver les mains a été suivie d'un strict confinement : « *Non seulement cette gestion des risques à la cowboy était un déni significatif de responsabilités, mais l'imposition des mesures de confinement a été faite sans tenir compte des conséquences économiques et sociétales catastrophiques. Ce qui aurait dû être une épreuve momentanée de risque sanitaire est devenue une destruction de bien-être de toute une génération. Les États occidentaux ont semblé incapables d'autre chose que d'appliquer des mesures de précaution, c'est-à-dire confiner la société et stopper toute activité pour garantir la sécurité de leurs citoyens. Mais personne ne l'était. Avec la Covid-19, chaque échec de la structure réglementaire reposant sur les faiblesses de la précaution a coûté d'innombrables vies (...)* La précaution ne pouvait que promettre l'illusion de la sécurité ; elle ne pouvait pas y maintenir chacun. Être en sûreté n'existe pas... sauf en tant qu'idéal émotionnel » dénonce-t-il. Fort de cette analyse, il dépeint ce qu'aurait pu être une gestion de l'épidémie non pas inspirée par « *l'état d'esprit de la précaution* » mais par « *des mesures de réduction des risques* » consistant « *à diminuer l'exposition au danger aussi bas que raisonnablement possible (as low as reasonably achievable – ALARA)* ». Cette présentation fictionnelle de ce qui aurait pu être mis en œuvre lui permet également de démontrer les effets pervers d'une gouvernance guidée par l'obsession de la sûreté : « *Nous disposons des technologies pour effectuer à haut niveau des tests, du suivi et de la remontée de chaînes de contamination pour contrôler la circulation du coronavirus. Avec une chaîne d'approvisionnement efficiente, les gestionnaires de risques sont capables de fournir des équipements de protection individuelle afin que les premiers secours et le personnel médical en première ligne soient correctement protégés. En utilisant des technologies dont disposent les agriculteurs depuis des décennies pour protéger leur bétail contre les épidémies, les autorités peuvent éviter que le virus décime les populations les plus vulnérables : celles des maisons de retraite. Une population bien éduquée sera en mesure d'adopter certaines pratiques de vie quotidienne pour renforcer son système immunitaire et être plus en sûreté si la pandémie se répand. « Nous ne sommes pas en sûreté ! » s'écrient les partisans du principe de précaution et ils exigent un confinement total des sociétés, des économies et des chaînes d'approvisionnement, laissant l'humanité plus vulnérable que jamais face aux stress économiques, sociaux, psychologiques et humanitaires. La sûreté est l'ennemie de l'amélioration de la sûreté. Cette folie n'aurait pas dû se produire si nous n'étions pas aveuglés par l'état d'esprit de la précaution à risque zéro et que nous avons simplement géré nos risques pour les réduire autant que raisonnablement possible » conclut-il.*

Croire en l'avenir... non sans risque !

A ses yeux, en dépit de la protection apportée par les masques, l'hygiène des mains, le traçage et les mesures de distanciation, qui contribuent à réduire le risque aussi bas que possible, beaucoup continueront à défendre la nécessité du confinement.

Cependant, il veut croire que les générations futures se montreront mieux inspirées et préféreront miser sur l'utilisation des technologies et des connaissances disponibles afin de se préparer de façon collective mais aussi individuelle aux risques infectieux. Cette protection individuelle passe notamment par un renforcement de son système immunitaire et la diminution de ses facteurs de risque grâce à une meilleure alimentation et à l'activité physique.

L'orgueil, le fléau éternel

Ainsi, remarquera-t-on que tout en défendant une perception très différente du rapport de nos sociétés au risque et au principe de précaution, ces observateurs déplorent de la même façon l'abandon d'une politique de gestion et de réduction des risques au profit d'une logique autoritaire parant au plus pressé et guidée par l'utopie d'un risque zéro, qui peuvent être compris soit comme un refus de toute politique de préparation par déni et mépris du risque, soit comme une servitude absolue à la notion de précaution et de sûreté. Peut-être sont-ce les deux faces d'un même pêché d'hybris : vouloir croire que le risque n'existe pas ou qu'il est possible de le réduire à néant.

Pour déterminer si une de ces voies vous semble le plus certainement correspondre à la réalité on pourra relire :
Le blog d'Aude Vidal : <http://blog.ecologie-politique.eu/post/Risque-zero-ou-reduction-des-risques>
Le blog de David Zaruk :
<https://www.contrepoints.org/2020/07/28/377138-vous-avez-tout-faux-risque-zero-et-amelioration-de-la-securite>

Aurélie Haroche

Copyright © <http://www.jim.fr>

Santé publique : Girondins ou Jacobins

La fracture entre Girondins et Jacobins, entre fédéralistes et centralisateurs, qui divisait dans le sang la France sous la Révolution, traverse toujours (de façon plus pacifique !) la société française du 21^e siècle. Et l'on y retrouve encore, d'un côté, ceux qui estiment que, pour être efficaces, acceptées et justes, les décisions doivent être prises au plus près des "territoires" en tenant compte des particularités locales et de l'autre côté, ceux qui prônent des choix nationaux, seuls susceptibles, selon eux, d'assurer l'égalité entre les citoyens dans une République Une et Indivisible.

La Santé publique n'échappe pas à cette dichotomie comme l'illustre abondamment la prise en charge française de l'épidémie de Covid-19.

Tout au long de cette crise, les autorités sanitaires (donc politiques) ont oscillé entre une stratégie centralisatrice dans laquelle les décisions sont prises au sommet de l'État et annoncées lors de discours solennels ou des "Conseils de Défense" et applicables sur l'ensemble du pays et une stratégie territorialisée et décentralisée qui privilégie le "sur mesure" et le débat préalable quand ce n'est pas la négociation.

C'est ainsi qu'au début de l'épidémie, Edouard Philippe étant Premier ministre, le point de vue jacobin a pris le pas, comme l'a montré la fermeture des écoles le même jour sur tout le territoire (sans en avoir prévenu le ministre de... l'éducation nationale), le confinement généralisé le 17 mars quel que soit le niveau local de circulation du virus, valable pour toute la population sans tenir compte de son âge et de son niveau de risque ou le déconfinement national du 11 mai.

A l'inverse depuis la nomination de Jean Castex à Matignon, c'est une attitude plus girondine qui paraît dominer généralement dans les choix de santé publique avec, par exemple, une décision sur le port du masque dans les lieux publics ouverts laissée à la discrétion des autorités municipales et préfectorales et prises dans certains cas quartier par quartier voire rue par rue.

Plus récemment, peut-être poussé par la détérioration de certains indicateurs épidémiologiques, le balancier a à nouveau penché vers le jacobinisme comme l'a montré la décision d'imposer le port du masque en entreprise quelles que soient leur taille ou leur localisation géographique et sans réelle concertation avec les syndicats ou le patronat (sans doute par crainte de débats insolubles et sans fin sur la capacité de filtration virale des masques, l'aérosolisation du virus ou sur la responsabilité pénale des salariés comme des employeurs tous thèmes sur lesquels épidémiologistes ou juristes sont bien loin du consensus).

Jacobine comme girondine, les deux stratégies ont leurs intérêts et leurs inconvénients.

Coup d'accordéon en Guyane

Les choix centralisés, nationaux et universels ont l'avantage de la rapidité, de la simplicité et de la lisibilité et ne contreviennent pas au besoin d'égalité entre les citoyens fortement exprimé par les Français depuis plus de deux siècles. Rappelant ceux des périodes de guerre (réelles cette fois !) ils ont cependant le défaut de leur non adaptation aux réalités locales de l'épidémie et ont pu conduire par exemple à confiner en même temps que la métropole certains territoires d'Outre-mer comme la Guyane alors que le virus n'y circulait pourtant pratiquement pas, au nom de l'indivisibilité de la République, quitte à la reconfiner lorsque la Covid l'a effectivement frappée en même temps que d'autres pays Sud-Américains voisins et alors que l'Hexagone était, lui, déconfiné progressivement.

A l'inverse une stratégie girondine et décentralisée de santé publique peut sembler plus séduisante, plus en accord avec l'air du temps et le "*nouveau monde*", plus adaptée aux réalités locales de l'épidémie en quelque sorte plus démocratique.

Mais, paradoxalement malgré une volonté affichée du "sur mesure" et de concertation, cette politique peut susciter plus d'impression de cacophonie et d'"*injustice*", de "*deux poids deux mesures*" et donc de rejet par la population. Il en est ainsi des disparités de la réglementation entre les territoires (certaines grandes villes où les visages peuvent encore être découverts contre Paris) ou les situations (le Puy du Fou où l'on a autorisé l'entrée de 12 000 spectateurs à un spectacle contre les Vieilles Charrues où la jauge de 5 000 personnes a été maintenue)...

A ces deux écueils difficilement contournables par ceux qui nous gouvernent, auxquels il faut se garder de jeter la pierre (malgré l'envie qui nous en prend à chacune de leurs erreurs manifestes de stratégie ou de communication), il faut ajouter deux autres obstacles majeurs.

D'une part le silence étourdissant de l'Europe sur la prise en charge de l'épidémie, exclue par traités de ses prérogatives et laissant donc chaque pays prendre des décisions nécessairement contradictoires sur la circulation des personnes renforçant l'impression générale de cacophonie et d'amateurisme.

D'autre part, et peut-être surtout, la faiblesse de notre épidémiologie des maladies transmissibles qui malgré plus de 20 siècles d'observation d'innombrables fléaux ne nous permet toujours pas de comprendre précisément comment prospèrent et surtout comment meurent les épidémies, bien loin des modèles mathématiques simplistes et réducteurs. Et nous laisse bien seuls et désemparés à l'heure des choix.

En nous souvenant que, comme disait Sigmund Freud à Marie Bonaparte (à propos de toute autre chose !): "*De quelque façon qu'on s'y prenne, on s'y prend mal!*" .

Dr Anastasia Roublev

Copyright © <http://www.jim.fr>

Qui, quarante ans après son éradication n'a toujours pas livré tous ses secrets

Paris, le samedi 26 septembre 2020 - Nous le constatons quotidiennement : les épidémies échappent aux certitudes scientifiques. Si certains ont voulu se féliciter quelques semaines après l'identification de SARS-CoV-2 de la rapidité avec laquelle la science semblait aujourd'hui capable de décrypter et traquer un agent pathogène, nous constatons avec un peu de recul que notre course est empêchée par de nombreux obstacles. Ainsi, en dépit des observations de centaines d'épidémiologistes et du recours aux technologies les plus novatrices, de la scrutation intense d'un nombre inédit de signaux et d'indicateurs, les incertitudes demeurent encore aujourd'hui sur les modes de transmission du virus ou encore sur les mécanismes immunitaires en jeu.

La faute aux Vikings ?

Il faut dire que nous aurions pu être alertés par le fait que même les épidémies du passé n'ont pas livré tous leurs secrets. Ainsi, les recherches se poursuivent aujourd'hui concernant le virus de la variole et son origine.

Il y a quelques semaines, de nouvelles avancées ont été présentées dans la revue *Science*. Des chercheurs du monde entier, à partir du séquençage du matériel génétique de squelettes et de dents provenant d'humains ayant vécu en Europe, en Asie et en Amérique entre il y a 31 630 et 150 ans, ont repéré les plus anciennes traces du virus de la variole (ou plus exactement d'un virus proche mais pas exactement celui totalement éradiqué au siècle dernier) chez des individus morts entre les années 600 et 1 050 résidant dans le nord de l'Europe actuelle. Alors que les précédentes recherches n'étaient pas parvenues à identifier de cas de variole antérieurs au 17ème siècle, ces travaux conduisent à revoir l'histoire de cette maladie. Faut-il croire que les Vikings ont contribué à propager le virus le plus meurtrier du monde ? A moins que d'autres peuples avant eux aient également été touchés par le redoutable VARV. A suivre.

L.C.

RÉFÉRENCES

Diverse variola virus (smallpox) strains were widespread in northern Europe in the Viking Age, *Science* 24 Jul 2020: Vol. 369, Issue 6502, eaaw8977. DOI: 10.1126/science.aaw8977

Faut-il avoir vraiment peur des gardiens de la raison ?

Paris, le vendredi 25 septembre 2020 - Nous avons régulièrement évoqué dans ces colonnes les difficultés liées à la transmission de l'information scientifique, à tel point que certains de nos lecteurs n'hésitent pas à nous taquiner en remarquant qu'il s'agit de l'un de nos sujets favoris.

Nous avons essayé de discuter les multiples obstacles qui rendent complexe cet exercice. Bien sûr, la pression des intérêts financiers et industriels est largement connue et doit toujours inciter à la vigilance, même si l'existence de mécanismes de contrôle (telle l'adaptation en France du *Sunshine Act* par exemple) et probablement les leçons des scandales passés ont favorisé les bonnes pratiques dans les entreprises et les rédactions.

D'autres mécanismes méritent également l'attention. Du côté des receveurs (et parfois des émetteurs), on peut évoquer la méconnaissance de la démarche scientifique qui empêche la compréhension de certaines informations, de leurs enjeux et de leurs limites et un esprit critique parfois en sommeil parce que pas nécessairement assez stimulé ou entraîné. Concernant les émetteurs (dont le JIM fait partie), outre la pression des forces financières que nous avons déjà évoquée et des défauts partagés avec les lecteurs, s'ajoute, comme de tout temps dans les médias, l'attrance pour une forme de sensationnalisme et de catastrophisme ; la peur étant un capteur d'audience toujours efficace. La crise de la presse qui pousse à toujours plus de précipitation est également un obstacle à la construction d'une information de qualité. Enfin, et ceci est également ancestral, l'influence de certaines idéologies (quelles qu'elles soient) biaise nécessairement l'émission des messages.

Un travail délicat mais indispensable

Avec internet et ce que la chercheuse Virginie Tournay (CNRS (CEVIPOF) Sciences-Po Paris) appelle la « *dérégulation du marché de l'information* », les canaux de communications se sont démultipliés, conduisant à une transmission encore plus brouillée et complexe. Face à cette situation, beaucoup, indiquant agir au nom de la « *raison scientifique* » et prônant la pratique du doute (soit la zététique) tentent d'agir. Ils décryptent les informations, décortiquent les biais cognitifs qui peuvent déformer nos perceptions, mettent en lumière les études et révèlent les zones d'ombre. Ils rappellent la difficulté de médiatiser une science nécessairement toujours objet d'incertitudes. Leurs canaux sont multiples, de la vidéo youtube à la tribune journalistique, de l'essai sociologique ou philosophique aux conférences. Nous avons régulièrement évoqué leurs actions, qu'il s'agisse d'Emmanuelle Ducros journaliste à l'Opinion offrant un éclairage sur les pratiques agricoles, de l'Association française sur l'information scientifique qui sur de multiples sujets tente de déconstruire certains mythes, ou encore de Virginie Tournay qui à travers une tribune en 2018 a appelé à une « *reconquête* » de la « *culture scientifique* ».

Quand la raison est instrumentalisée par les industriels et les libertariens

Aujourd'hui, les travaux de ces « *rationalistes* » sont vivement attaqués par un livre (paru le 24 septembre aux éditions La Découverte, 22 euros) signé par deux journalistes du *Monde*, Stéphane Horel et Stéphane Foucart et le sociologue de l'École des Hautes études en sciences sociales (EHESS), Sylvain Laurens. L'argument du livre est d'explorer « *les nouvelles frontières du lobbying* ».

Ils affirment en effet qu'un grand nombre de ces « *gardiens de la raison* » sont soit sciemment, soit inconsciemment, utilisés par des grands groupes industriels pour servir leurs idées et continuer à promouvoir leurs technologies (dont on comprend à demi-mot qu'elles sont nécessairement majoritairement néfastes). « *Il ne s'agit plus seulement de commanditer des études à publier dans les revues savantes pour influencer le décideur public tenté d'interdire un produit.*

L'enjeu consiste maintenant à prendre position dans l'espace de la médiation scientifique, dans ces lieux où l'on fait la promotion de la science et de son esprit auprès des citoyens, parfois avec l'aide des pouvoirs publics. Prendre position, mais aussi possession. Les arguments de l'industrie étaient parés des atours de la science, ils sont maintenant dissimulés derrière une défense de la science comme bien commun. Chacun a entendu ces affirmations dans le débat public : être contre les pesticides dans leurs usages actuels, interroger certains usages des biotechnologies, critiquer l'industrie du nucléaire, c'est être "contre la science", c'est verser dans l'"obscurantisme". La stratégie des marchands de pétrole, de plastique, de pesticides et d'alcool consiste désormais à dire ce qu'est la "bonne" science.

De ce fait, nous n'assistons plus seulement à un dévoiement de l'expertise scientifique, mais à un détournement plus profond des logiques mêmes de fonctionnement d'un espace public reposant sur un idéal de vérité » expliquent les trois auteurs (Bonnes feuilles, publiées, ce qui n'étonnera pas, dans *Le Monde*). « *Les firmes s'emploient à faire passer leur matériau de lobbying scientifique pour l'état de la science. (...) Elles ont aussi besoin de disséminer leurs informations et de recruter des défenseurs, parfois à leur insu. Cherchant sans cesse l'aval d'acteurs de terrain, les stratèges de l'industrie ne s'encombrent d'aucun scrupule, embarquant au passage la réputation et le prestige de petites associations qui ont, pendant des décennies, défendu l'éducation populaire à la science et la médiation scientifique avec autant de patience que de conviction. Tel a été le destin de l'Association française pour l'information scientifique (AFIS), dont il sera longuement question dans ce livre. Cette héritière du mouvement rationaliste proclame promouvoir la science et défendre son intégrité. Elle a pourtant été la première importatrice du climatoscepticisme et d'autres mensonges sponsorisés par de grands groupes états uniens.*

Mais ceux qui relaient les messages des firmes et de leurs consultants n'ont pas toujours conscience de ce qu'ils font. Et c'est justement là l'une de ces nouvelles stratégies furtives concoctées par le marketing digital », dénoncent encore les trois auteurs. Ces derniers vont plus loin en affirmant que ces « *défenseurs de la raison* » et de la science sont les apôtres ou les jouets inconscients de l'idéologie libertarienne. « *Beaucoup sont de bonne foi quand ils répercutent et amplifient des éléments de langage concoctés par des officines de relations publiques, sans percevoir qu'ils participent à un projet politique dont la nature et la portée leur échappent. Peu savent que l'argent de l'idéologie libertarienne contribue à sa diffusion. Ce qui se joue dans les pages qui suivent ne concerne pas seulement les controverses sociotechniques sur le glyphosate, les OGM, le nucléaire ou les pesticides. Si enjeu il y a, c'est bien celui de la réactualisation, autour de la science, de tout le credo conservateur »* concluent-ils leur introduction.

Un scandale sans preuves ?

Avant même sa parution, cet essai a été très vivement critiqué par les personnes ciblées. La rédaction du JIM n'avait pas pu lire au-delà de quelques extraits l'ouvrage en question.

Néanmoins, les réactions qu'il a déjà suscitées et les interventions des trois auteurs offrent un éclairage intéressant. On pourra tout d'abord remarquer que les trois auteurs choisissent de suggérer l'existence d'une forme de conspirationnisme « *libertarien* », terme qui ouvre la voie à quelques fantasmagories sectaires.

Surtout, les preuves apportées par les trois auteurs manqueraient de robustesse. « *Il y a peut-être du vrai dans les liens d'intérêt quasi-mafieux que les journalistes nous dépeignent ; les petites histoires laborieusement égrenées au long de ces 372 pages sont peut-être les indices d'une corruption généralisée du milieu rationaliste (soit par appât du gain, soit par la faute d'une stupidité instrumentalisée par les think tank) (...). Mais alors on souhaiterait que nos trois héros travaillent à en faire la démonstration, c'est leur job, il est important. Le sujet ne peut pas être laissé à des nuls ou à des militants malhonnêtes, qui seraient, pour le coup, les vrais idiots utiles des vrais corrupteurs & corrompus. Je n'ai pas les connaissances nécessaires pour évaluer la pertinence de toutes les attaques contenues dans ces pages. Il ne me revient pas de porter un jugement sur l'ensemble du livre. Mais sur certains aspects, le texte se distingue tellement peu des élucubrations complotistes dirigées contre notre travail quotidiennement depuis 5 ans, qu'il sera sans nul doute salué par les plus virulents de nos détracteurs, heureux de voir couché sur papier leurs obsessions (comme l'astroturfing ou l'accusation d'appartenir à un bord politique abhorré), et peu regardants sur l'absence de substance permettant de sortir de la lecture avec des informations pertinentes* » dénonce ainsi Thomas Durand, qui participe à la chaîne de vulgarisation [La Tronche en biais](#) sur le blog [La Menace Théoriste](#).

La lutte anti sceptique laisse sceptique

« *Dans un mélange de « cherry-picking » (sélections biaisées), de témoignages invérifiables, d'affirmations fausses, d'extrapolations hors contexte et d'insinuations, les auteurs tentent de disqualifier toutes ces personnes et entités en les accusant, au choix, de prôner le "climato-scepticisme", de promouvoir une "sociologie viriliste" (sic), de mener une "croisade antigénre au nom de Darwin"... Leurs actions se concrétiseraient par "la trollisation de l'espace public". Le tout, bien entendu, au service de lobbies industriels et, dans la lignée des mensonges des industriels du tabac, dans un "projet politique volontiers financé par l'argent des industriels libertariens, et qui porte la marque de leur idéologie anti-environnementaliste et antiféministe" (4e de couverture) afin d'"étouffer tout mouvement social qui tenterait d'employer les armes de la science pour argumenter". Pour se faire une opinion fondée, le lecteur vraiment intéressé par la raison, le rationalisme, la science et les controverses que suscitent ses applications, se reportera avec profit aux textes originaux des personnes citées, et aux publications de l'Afis en particulier (en accès libre sur notre site Internet [afis.org](#)). Dans ces dernières, il découvrira une réalité, une démarche, aux antipodes des propos tenus par les auteurs de ce livre dont l'objectif semble plus de décrédibiliser et salir pour disqualifier dans le débat que de contester avec des arguments réels les propos auxquels ils s'opposent* » rétorque de son côté l'AFIS. Cette dernière est notamment présentée par les journalistes du Monde comme « *l'épicentre de [la] propagation [du climato-scepticisme] en France* ». « *Des pages entières du livre sont consacrées à tenter de le prouver, en se focalisant en particulier sur un article de Charles Muller de janvier 2008 et en omettant soigneusement de citer les prises de position de l'Afis elle-même, dans ses introductions aux dossiers consacrés à ce sujet et dans ses éditoriaux (l'association réaffirme et explique pourtant régulièrement le consensus scientifique sur le sujet). Selon les auteurs du livre, le rôle d'épicentre serait ainsi prouvé : "Une recherche dans l'outil "Google Trends" permet de mesurer l'intensité des recherches effectuées sur le moteur de recherche de Google, et les résultats pour "climato sceptique" sont éloquentes : aucune requête sur ce mot-clé n'est enregistrée avant janvier 2008. Le terme est absent des conversations et des esprits. Il n'existe pas. L'intérêt ne surgit qu'après la publication du texte de Charles Muller/Champetier dans la revue de l'Afis"*.

Une simple vérification montre que même cette corrélation est inventée : la recherche avec le terme "climato-sceptique" suggéré par les auteurs du livre montre un début de trafic mesuré par Google Trends à partir de novembre 2009, presque deux ans après la publication de l'article incriminé » corrige l'AFIS.

Vous avez dit désinformation et agressivité ?

Avec ces exemples de déformation et d'extrapolation, voire d'erreurs, qui sont également épinglées par Virginie Tournay et le professeur au laboratoire de Sciences Cognitives et Psycholinguistique à l'École normale supérieure Franck Ramus, on peut se permettre quelques observations tant sur la méthode que sur le fond général.

Sur la méthode, dans une interview accordée à France inter (dans l'émission L'Instant M ce 24 septembre), Stéphane Foucart et Stéphane Horel sont revenus sur l'existence de *Science Media Centers* (tels qu'ils existent dans de nombreux pays et notamment en Grande-Bretagne) qui seraient selon eux au service de l'industrie et qui favoriseraient le journalisme « paresseux », se contentant de recopier des communiqués et citations préparés d'avance. Bien sûr, les deux journalistes du *Monde* ne peuvent être accusés de telles facilités. Cependant, on espère d'une part que sont de la même façon accusés d'indolence ceux qui choisissent de recopier les communiqués et citations préparés d'avance par des associations de consommateur ou écologistes. Surtout, on aimerait savoir quel regard sévère ils porteraient sur des journalistes dont les vérifications conduisent à de nombreuses approximations et erreurs. *« Les auteurs combinent des affirmations factuellement fausses par défaut des vérifications les plus élémentaires, et des insinuations sans aucun fondement, sans aucune source, et sans aucune demande d'information. Il est désolant que ces auteurs ne se montrent pas capables de consulter une page web et d'y recopier l'affiliation ou la fonction d'un chercheur. Il est désolant qu'ils publient des spéculations comme des faits avérés, sans prendre la peine de lire ce qu'un chercheur écrit et d'écouter ce qu'il dit pour pouvoir le citer fidèlement, et de l'interroger directement si le moindre doute subsiste sur sa pensée. De tels procédés ne font honneur ni au journalisme, ni à la sociologie. Si la qualité du reste du livre est à l'avenant des quelques passages me concernant, il ne mérite assurément pas d'être lu »* écrit par exemple Franck Ramus.

Virginie Tournay rapporte pour sa part comment ses réflexions autour de la nécessité de répondre à la crise de l'expertise en France, qui s'intéressent au rôle que pourrait jouer un « centre médiateur » ont été déformées dans un récent article de Stéphane Horel et Stéphane Foucart. *« Mes travaux de sciences sociales portent sur la circulation des données de la recherche scientifique dans l'espace public (...). L'expérience collective douloureuse de la pandémie a bien montré la nécessité de développer des travaux portant sur la diffusion de l'information liée à « la science en train de se faire ». C'est une nécessité civique compte tenu de la cacophonie actuelle des expertises. (...) Mes travaux n'ont rien à voir avec le titre alarmiste « L'information scientifique sous tutelle d'une agence de communication », ni ne visent à reproduire en France l'exemple britannique (En outre, les auteurs oublient aussi de préciser qu'il y a différents types de SMC dans le monde entier). Il ne s'agit pas de mettre une information « sous tutelle » ni de créer une « agence de communication » ex-nihilo, mais de favoriser un travail coopératif entre les acteurs producteurs et médiateur (...) L'indépendance des journalistes est un aspect clef (il s'agit de faciliter l'accès à des ressources et non pas de toucher à la liberté d'expression de la presse comme cela est explicitement précisé dans un de mes articles (...)) Je n'ai jamais envisagé un quelconque financement par l'industrie (indépendance économique), ni une structure au service d'intérêts financiers ! ».*

Enfin, on observera comment ceux qui sur France Inter par exemple s'insurgent contre « l'agressivité » de ceux qu'ils nomment les « trolls » n'hésite pas pour leur part à user d'argument si non agressif tout au moins particulièrement méprisant. « *Le chapitre 5 " La trollisation de l'espace public" livre des portraits saisissants de mépris de Bunker D, Matadon, Mathieu « MJE » Rebeaud, Anthony Guihur (différents scientifiques œuvrant sur Twitter, ndr)*...

Les jugements minables sur leur personne s'y succèdent, et on se demande bien quel but informatif est recherché dans ces pages d'une intense médiocrité. "Ses yeux roulent comme des billes sombres dans le visage pâle de quelqu'un qui se couche tard et se lève tard". (...) "Anthony Guihur parle bien. Mathieu Rebeaud gribouille dans un carnet à spirale où une ligne rouge divise la page en deux". Parfois on se demande ce que c'est que le "journalisme d'insinuation". Les auteurs en fournissent de nombreux exemples », épingle Thomas Durand.

Être de droite c'est mal : ça tombe bien, ils ne le sont sans doute pas !

Sur le fond, on nous permettra une allusion personnelle : il ne faut jamais être allé à une réunion de l'AFIS pour croire qu'elle puisse recevoir de somptueuses subventions de groupes industriels ou libertariens richissimes (ou alors je me suis toujours éclipsée au moment où les flutes à champagne remplaçaient les verres en plastique de jus d'orange...). Ceux qui par ailleurs ont paresseusement assisté aux débats qui existent régulièrement dans la sphère de la zététique ou qui ont pu entendre leurs réflexions générales sur la société se montreront probablement un brin étonnés de les voir accusés de défendre des idéologies capitalistes ou de droite (sans compter le fait qu'être capitaliste, voire même de droite ne devrait pas nécessairement être considéré comme un motif d'exclusion d'office... tout comme vouloir espérer que tous les industriels ne sont pas d'horribles manipulateurs). Au-delà de la boutade, on peut s'interroger sur l'absence d'autocritique de ceux qui refusent de reconnaître que si des biais idéologiques existent nécessairement, ils ne peuvent en être exempts. « *Les cibles de ce brûlot sont désignées comme des "défenseurs de la science autoproclamés" ce qui me pousse à m'interroger sur qui pourrait bien embrasser cette vocation autrement que de sa propre autorité. Les auteurs pensent-ils être mandatés, eux, détenir un droit supérieur à défendre la science ?* » s'interroge ironiquement Thomas Durand. En tout état de cause le livre n'est pas censé être le lieu de l'affrontement des arguments scientifiques (Stéphane Foucart peut se prêter régulièrement à cet exercice, souvent avec talent). Cependant, les auteurs n'hésitent pas à donner comme exemple de l'influence des rationalistes corrompus (encore une fois peut-être à leur insu) l'exemple du numéro d'Envoyé Spécial consacré au glyphosate. Ainsi, assument-ils de considérer qu'un reportage ayant offert un important temps d'antenne à un chercheur dont les erreurs ont été dénoncées par la quasi-totalité de la sphère scientifique et qui a donc été inévitablement été largement critiqué (y compris par le CSA) puisse être utilisé comme exemple de l'activisme des rationalistes dévoyés ? N'y-a-t-il aucun moment où même si la thèse que l'on va exposer peut conduire à exonérer une industrie, parce qu'elle est fondée sur des faisceaux plus que solides, doit être exempte de tout soupçon de corruption ?

Qui connaît les gardiens de la raison ?

Enfin, les auteurs expliquent la raison de ce nouveau livre par une forme d'urgence, l'existence d'un danger. Pourtant, comment ne pas voir que l'argent dépensé et le lobbying mis en œuvre par les industriels, voire par les libertariens, utilisant des gardiens dévoyés de la science certains à leur insu, d'autres avec leur complaisance, sont de vains efforts ?

Il n'y a en France plus aucune velléité politique réelle d'envisager une possible autorisation des OGM (même quand le recours par exemple au riz doré est défendu par plus que des rationalistes isolés mais par de très nombreux scientifiques dont des Prix Nobel) la conviction que l'objectif à atteindre est une élimination des pesticides est partagée par le plus grand nombre au sein des plus hautes instances comme parmi les citoyens, les industriels souffrent d'une image fortement dépréciée au sein de la société. Et cela n'est guère surprenant. Car les relais de ces gardiens de la raison, en dépit de leurs riches et machiavéliques soutiens, sont bien faibles comparés à ceux qui véhiculent la bonne parole et donc la bonne science (à défaut de la vérité scientifique si incertaine).

Que sont des vulgarisateurs sur Youtube, une association sans champagne et des chercheurs isolés et peu entendus face aux journalistes œuvrant dans la plus grande et plus respectée rédaction de France... qui plus est soutenue par des industriels richissimes. *« Je n'ai pu m'empêcher de trouver cocasse que l'occupant de la chaire de « sociologie des élites européennes » de l'EHESS s'allie à deux salariés du journal par excellence des élites françaises – dont les principaux actionnaires sont deux industriels milliardaires et un banquier d'affaires millionnaire – pour tenter de jeter le discrédit sur quantité de militants rationalistes qui sont pour la plupart bénévoles et médiatiquement marginaux. Mais peut-être est-ce finalement bon signe que le combat désintéressé au service de la raison rende la bourgeoisie verte de rage »* écrit ainsi ironiquement le journaliste Laurent Dauré.

Post Scriptum : Je ne suis probablement pas journaliste au sens où les puristes l'entendraient et je ne leur dénie nullement le droit de défendre un idéal de cette profession. J'essaie avec les moyens dont je dispose, souvent mon seul esprit critique, de relater des faits et de les éclairer. J'écris des articles sur un site dont le financement repose en partie sur une industrie. C'est une industrie qui a ses défauts mais aussi ses qualités, notamment parce que sans elle, en tout cas jusqu'à aujourd'hui en France, la production de médicaments et de vaccins n'existerait pas. Je connais la démarche scientifique qui repose sur le doute. Je n'ignore pas qu'elle puisse être détournée. Mais se réclamer d'elle, même quand cela conduit, douloureuse conséquence, à défendre des positions qui pourraient être favorables à l'industrie, me semble un gage forcément positif. Si j'ai défendu ici la démarche scientifique en évoquant les critiques adressées à certains industriels c'est parce que naïvement je voulais espérer qu'elle pourrait permettre de déconstruire certaines critiques (et peurs) non fondées. Je sais que nécessairement ma parole ne peut être prise en compte. Elle n'en est que plus libre.

Présentation des bonnes feuilles du livre « *Les gardiens de la raison* » : <https://www.lemonde.fr/sciences/article/2020/09/22/un-degre-de-plus-a-ete-atteint...>
Emission de France Inter, l'Instant M : <https://www.franceinter.fr/emissions/l-instant-m/l-instant-m-24-septembre-2020>
Les réactions de l'AFIS : <https://www.pseudo-sciences.org/Journalisme-d-insinuation-apres-les-articles-le-livre>
Thomas Durand, « *La raison n'est pas un trophée – Réponse à Foucart, Horel & Laurens* ».
Franck Ramus, « *Les champions de l'intox* »
Virginie Tournay, « *Un nouveau journalisme : de l'insinuation à l'inquisition* »
Laurent Dauré, « *Les naufrageurs de la raison [et de la gauche] : réponse à Foucart, Horel et Laurens* »

Aurélie Haroche

A SALON

À Salon-de-Provence une petite patrouille acrobatique (Patrouille de l'Ecole de l'air) sur Fouga-Magister a pris le relais de la Patrouille de France. Ils partaient en meeting tous les week-ends de mai à octobre, volaient à neuf avions plus celui du directeur plus un avion de remplacement.

Vous aurez vite compris qu'il fallait quelqu'un pour piloter l'avion de remplacement et je me suis systématiquement porté volontaire pour les accompagner en meeting.

J'étais donc instructeur à l'Ecole de l'Air en semaine et avait le plaisir de piloter un avion de la patrouille de France le week-end pour le convoier sur les aéroports prévus pour les meetings.

Très vite, ayant sympathisé avec les pilotes j'ai posé ma candidature et eu la chance d'être accepté dans leur équipe en automne 1967 pour m'entraîner jusqu'à la fin avril 1968.

J'ai volé pour mon premier meeting en tant que pilote de la Patrouille de France le 1^{er} mai 1968 sur l'aéroport de Vergiate près de de Milan. J'étais "Athos 3" équipier intérieur gauche.

Avec du recul, je réalise qu'une date peut avoir frappé les mémoires de façon bien différente d'un individu à l'autre. Mais 68 pour la grande majorité de mes contemporains, c'était la révolte étudiante avec la devise " il est interdit d'interdire" Des barricades dans les rues une révolution qui a totalement changé les façons de voir et d'agir de toute une génération.

Pour nous pilotes de la Patrouille de France qui allions effectuer notre premier Meeting le 1^{er} mai c'était la hantise de ne pas pouvoir partir de Salon, toutes les stations de distribution de pétrole civile ou militaire étant bloquées.

J'étais à l'époque chargé des frais de déplacement et devait récupérer auprès de la Banque de France des devises du pays que nous allions visiter. Tout était bloqué pas de pétrole pas de devises et jusqu'à la veille la menace du meeting annulé !

Heureusement tout s'est arrangé à la dernière minute et c'est avec une grande joie que nous avons pu décoller de Salon pour Milan.

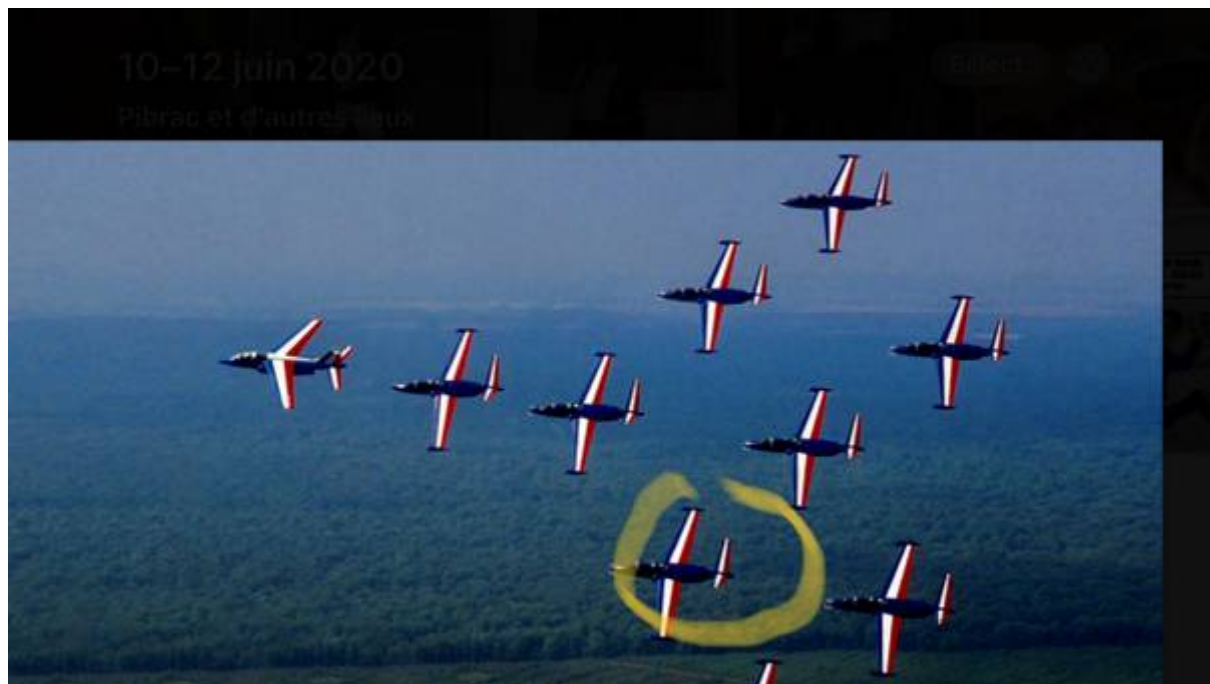
Cette présentation fut pour nous un moment très intense. Nous débutons notre prestation face à la tribune et partions pour une boucle qui devait se terminer à 3000 pieds (900 m) puis tourner à droite en feuille de trèfle pour repasser parallèle à la tribune de façon impeccable.

Pour effectuer cette manœuvre il nous fallait 3000 pieds de plafond c'est-à-dire pas de nuages en dessous de cette attitude. Nous débutons la manœuvre et, arrivés à 2800 pieds, tout le monde dans les nuages !

Inutile de vous dire que nos cœurs se sont mis à battre beaucoup plus fort ! Le leader imperturbable a donné son ordre : on tourne ! Nous l'avons suivi, extraordinairement concentrés pour ne pas le perdre de vue.

Et là chef-d'œuvre de précision de notre leader nous sommes repassés exactement parallèle à la tribune en ordre serré tout le monde bien aligné. Inutile de vous dire qu'après l'atterrissage nous sommes tous aller féliciter chaleureusement notre leader qui avait la précision d'un métronome !

C'était le capitaine Jean-Claude Delsol que nous avons gentiment surnommé "Fernand" pour sa ressemblance avec Fernand Raynaud l'humoriste en vogue.



Passage à dix Fouga-Magister de la PAF
Je pilotais l'avion cerclé de jaune

Le soir du meeting ce fut une grande fête comme seuls les Italiens savent organiser. L'aéro-club de Vergiate nous a reçu chaleureusement. Il faut dire que sur cet aéro-club se trouvait les usines Sia Marchetti qui fabriquaient les avions utilisés par la patrouille nationale italienne les "Frece Tricolori"

RENE DEFINOD

Jeudi 30 mai 2019 Diplomatie

Vue plongeante du Luxembourg sur Abu Dhabi

C'est l'anniversaire de ma troisième, Valérie, qui fête ses 29 ans. Elle participe aujourd'hui à un rallye automobile de voitures anciennes avec une amie qui possède une Saab de l'époque de mon enfance. Je l'embrasse du Golf Persique... Nous avons ce matin Patrice et moi RDV avec notre Ambassadrice Madame Elisabeth Cardoso qui représente le Luxembourg dans les Emirats depuis deux ans. Elle est secondée par son Ministre-Conseiller Loïc Bertolo, en poste depuis trois ans à Abu Dhabi. Ils nous



brossent tous deux un tableau sur la situation dans la région. Abu Dhabi est fermement résolue à s'ouvrir au monde. L'Emir Sheikh Zayed Bin Sultan Al Nayan est le Président de l'E.A.U., les Emirats Arabes Unis au nombre de sept, et le Sheikh Mohammed bin Rashid Al Maktoum de Dubaï en est le Vice-président et Premier Ministre. Les restrictions vestimentaires pour les femmes sont en partie levées, les restrictions alimentaires d'abstinence pendant le Ramadan également. Le gouvernement a fait de la tolérance son « Leitmotiv » en ouvrant la Grande Mosquée à toutes les religions du monde dans le respect d'autrui. Ainsi notre Pape Francois y a célébré une messe lors de sa visite officielle il y a un mois. L'ouverture se fait graduellement,

souligne l'Ambassadrice, à petits pas mais à grandes échelles. Cette ouverture est non seulement politique et religieuse mais également culturelle comme en témoigne l'Abu Dhabi Louvre située dans un quartier totalement dédié à la culture. Nous parlons aussi des intérêts économiques luxembourgeois dans la région : Cargolux, Arendt & Medernach à Dubaï, Guardian à Ras Al Queima et Dammam en Arabie... fascinant tout ce monde qui se développe...

Dans les magnifiques salons de notre Ambassade

Vendredi 31 mai 2019

Abu Dhabi (OMAD)

Toujours sans oxygène...

3h54 463MN Koweït (OKBK) Retour



Nous entamons aujourd'hui la route du retour. La première destination est Aqaba avec une escale technique d'avitaillement au Koweït. Nous sommes au niveau 100, toujours sans oxygène. La route retour passe cette fois par le milieu du Golf Persique, nous laissons le Qatar et Bahreïn à notre gauche en prenant un cap nord-nord/est. Décidément Eole nous en veut, j'ai probablement trop maudit les Grecs, car il nous souffle à pleines joues un vent de 21knt de face. Le Dieu décidément courroucé remplit ses poumons d'un souffle qui atteindra 44 knts à la hauteur du Bahreïn. Nous rampons à 118 knts vitesse sol avec un avion qui croise allègrement en conditions normales à 180knts... la réalité géopolitique nous rattrape également : sur la fréquence 121,5 « On Guard », donc de détresse j'intercepte le message suivant : « ABC, Iranian Air Force, identify yourself » ! Meeerde de Cambronne ! Patrice est plongé dans les calculs de consommation d'essence, quoi ? Les Iraniens sont en train d'intercepter un des nôtres, ou bien s'agit-il de nous ? putain ç'a sent vraiment pas bon... Le contrôle de Bahreïn change notre route en nous rapprochant des côtes saoudiennes. Bientôt les Pétroliers brûleront dans la région !



En fuite de la force aérienne Iranienne



Nous ne saurons jamais qui la Force Aérienne Iranienne a arraisonné, mais nous ne sommes pas fâchés d'être en vue de Kuwait. D'ailleurs nous n'avons pas entrevu le porte-avion USS Lincoln que le Président Trump a dépêché derrière le Détroit d'Hormuz. Mais il ne doit pas être loin, c'a sent trop le roussi par ici...

Nous nous posons après 3h35 de vol sur la 35R de Koweït City. Il fait un doux 46°C à l'ombre. Nouvelle tentative de remplir notre bouteille d'oxygène. Les gars de la maintenance se plient en 4 pour essayer de nous dépanner mais ils n'ont pas le bon adaptateur. Notre bouteille est pourtant certifiée FAA et EASA ! Et le magasin est fermé, c'est après tout vendredi !

Entretemps le gentil pompiste arrive et nous devons à nouveau devenir l'heureux propriétaire d'un fut complet de 200L à 300 Dirham Koweïtien, soit la bagatelle de € 890,- ou € 4,45 le litre ! Comble de bonheur, ceci au pays du Q8 qui regorge de pétrole. Le pompiste me demande même de lui montrer ma carte de crédit préalablement à l'avitaillement, alors que nous avons fait le plein ici il y a 4 jours. Cela en dit long sur la moralité de paiement dans ce pays de cocagne. Mais la saga de l'oxygène n'en est pas pour autant terminée : le handling l'a déjà facturé à \$700,- alors que nous n'en avons pas ingurgité une seule bouffée. Une discussion soutenue digne d'un Souk s'en suit. Quand enfin résolue (ou presque), le handling appelle la Police pour me laisser passer à notre aéronef. L'Officier de Police qui doit être sorti premier de sa promotion de West Point voire même de Saint Cyr demande ce que je fais là ? Où en est mon visa d'entrée et celui de sortie. Au secours Maman !

La pauvre Dame (des Philippines) doit lui expliquer que le Capitaine (c'est moi) est en transit et n'est en son humble bureau que pour s'absoudre de l'obole des taxes d'atterrissage. Le brillant officier comprend vite. Il ne nécessite que quelques minutes pour les informations que viennent de capter ses oreilles remontent à son cerveau. Le génie du primate ouvre la porte de Sésame pour m'engouffrer dans la chaleur. Le bonheur est à son comble. La facture de l'escale de 2 heures laisse un goût amer : \$ 900,- plus l'essence, nous en sommes à la bagatelle de \$2.100,-... Quand nous voulons enfin trop heureux quitter ce trou à rats, la tour de contrôle nous informe dans son infinie bonté qu'elle n'a pas notre plan de vol ! Il fait 46°C à l'extérieur et plus de 50°C dans la carlingue. Nous sommes un vendredi en plein Ramadan et les affables Koweïtiens n'en ont rien à cirer. Nous en sommes bon pour éteindre le moteur et recommencer la procédure qui est dans leur système et ne doit qu'être activée en poussant un bouton.

Même jour Koweït (OKBK) 5h24 780MN Aqaba (OJAQ)

À la frontière iraquienne

Enfin en l'air, Patrice est aux commandes. 807 NM de territoire en désert le plus hostile. Le départ de Koweït nous fait faire un détour de 50Nm pour éviter une zone militaire. C'est peut-être là que la US Air Force a basé ses bombardiers ? Cette fois-ci j'en suis sûr Eole, Dieu des vents est Koweïtien. Il nous souffle à 53knt en vent de face. L'EMS indique -23 gallons à l'arrivée.

En longeant la frontière sud de l'Iraq

Nous calculons le point de non-retour à AJF quelque part en Arabie. Les prévisions vers l'intérieur de pays s'améliorent... nous décidons de jouer quitte ou double. Nous longeons la frontière iraquienne, bien content d'avoir quitté celle de l'Iran où les interceptions de navires et d'aéronefs sont fréquentes. Quant à l'Iraq l'armée américaine veille au grain, ce qui rassure un peu... Au fur à mesure que nous progressons nous demandons des directes plus à l'Ouest, ce que le contrôle saoudien très affable nous accorde avec un « Habibi Captain »... En approchant de la frontière jordanienne de fortes turbulences nous font noise sur ces crêtes que le Roi Salomon avait choisi pour fuir l'Egypte des Pharaons. Des « dégueulantes » font sauter le pilote automatique et Patrice doit reprendre le Cirrus à la main. Il entame une légère descente pour reprendre de la vitesse et à 120knts indiqué il peut reprendre le niveau de vol initial. Nous décidons comme des vélivoles de profiter de la prochaine ascendante pour reprendre 1.000 pieds. Nous serons même secoués par une pluie en altitude, ces gouttes qui viennent mourir sur notre pare-brise sans jamais atteindre le sol... L'approche est féérique par le golf d'Aqaba, les deux pistes presque parallèles d'Eilat en Israël et d'Aqaba en Jordanie se touchent presque...





Les montagnes par lesquelles le Roi Salomon avec son peuple fuya l’Egypte

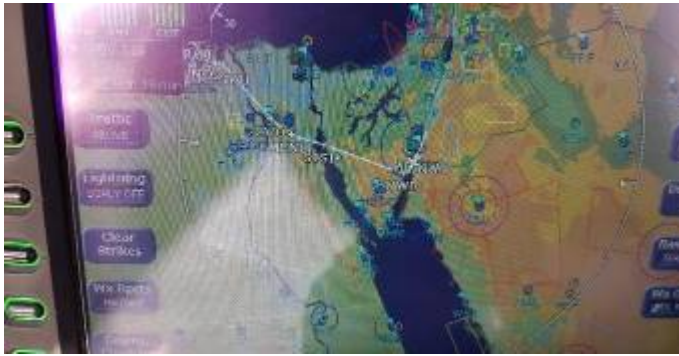


En courte finale d’Aqaba OJAQ

Dimanche 2 juin 2019 AQABA (OJAQ) 5h18 724MN SINTIA (LGST)

Le Canal de Suez

Il fait encore nuit quand nous arrivons à l’aéroport. Nous battons aujourd’hui tous les records matinaux en nous levant à 4h30. Tout ce qu’on ne fait quand même pas pour l’aviation, notre passion ! Le Handling d’Aqaba est affable et efficace. A 6h40 nous sommes en l’air et remontons la vallée en runway heading 01 au raz de la frontière israélienne.



Du golfe d'Aqaba par le canal de Suez

A 7.000 pieds virage à droite au-dessus des montagnes de notre Roi Salomon en vol retour vers Aqaba. Au-dessus de la Mer Rouge, nous prenons un cap ouest pour traverser le Sinaï direction Le Caire (VOR CVO) au niveau de vol

120. Le paysage du Sinaï, cette terre sainte, aride, inhospitalière, découpée de mille crêtes sans ombre... Il n'y a nulle place de dégagement dans les montagnes.

L'inhospitalité du Sinaï

En cas de pépin il ne nous reste plus qu'à tirer le parachute... 30 mns plus tard nous traversons déjà le Golfe de Suez à l'embouchure du fameux canal en route pour le Caire.



Survol de l'embouchure du canal de Suez

Et puis nul besoin de décrire l'état de nos prostates à notre âge... Nous approchons rapidement la verticale du Caire. Une mégapole de 20 millions d'habitants découpé par l'artère du Nil. La concentration des ponts nous indique le centre-ville.

Il est temps de prendre le petit-déjeuner. Au menu ce matin pour chacun une banane, 1 pomme, 1 biscuit et pour finir une chique. La chique sert de dentifrice pour nettoyer les dents mais aussi pour saliver aidant ainsi la digestion. Nous n'osons pas boire avant ni pendant ces longs vols de près de six heures.



Le Nil découpant Le Caire

Nous ne parvenons pas à distinguer les pyramides de Gizeh, ni celles de Saqqarah par ailleurs.

En atteignant les côtes de la Méditerranée, un vent de face de 29 knts se lève... Eole pour des raisons qui nous échappent semble toujours courroucé...

L'approche de la Crête est assez originale. D'abord il pleut au niveau 100. Un avion de la ligne Scandinavian nous précède pour y dégorger des touristes et le contrôle d'Héraklion nous fait suivre l'approche standard à 7.000' suivie d'un holding en mer avant l'autorisation de nous poser sur la 23 en service. Ici nous attend la surprise bien agréable du jour : La personne qui nous assigne la place de parking est une jeune dame qui fait également office de « Handler ». En un temps record de 15mns elle nous fait passer la douane, les formalités d'atterrissage, ce qui nous permet de nous rendre à l'avitaillement. Tout le personnel de cet aéroport semble être à ses ordres. « je suis à moitié italienne ! » nous confiera-t'elle, ce qui explique évidemment toute l'efficacité dont elle fait montre ! L'aéroport ferme dans 20mns de 13h00 à 19h00 pour d'étranges raisons, et si nous ne sommes pas en l'air avant l'heure fatidique nous en serons quitte de piocher ici jusqu'au coucher du soleil... le pompiste tente de nous éclaircir avec l'explication que l'aéroport reçoit des avions la nuit et pour ce faire doit fermer l'après-midi. Allez comprendre cette logique ? Tant soit-il nous faisons une rotation d'escale de moins de 45' et ç'a en Grèce, un pays qui n'a pas fini de nous surprendre...

Même jour SINTIA (LGST) 4h24 595MN DUBROVNIK (EDDU)

Avitaillement à Sintia

Les géants de l'Olympe

Nous passons les îles de Milos et Santorin qui ne sont pas sans nous rappeler des souvenirs d'anciens rallyes... Des nuages blancs ornent les terres au nord d'Athènes. Des CBs menaçants commencent à prétendre vouloir nous barrer la route. A la hauteur du Péloponnèse nous demandons à dévier par le Canal de Corinthe vers l'ouest. Nous ne sommes pas les seuls à craindre



l'Ire de Zeus : Condor, Lufthansa, Air France et bien d'autres, tous demandent des caps de déviations. Le contrôle d'Athènes offre de nous guider sur un terrain de dégagement, du jamais vu ! Nous passerons par Corfou et à l'ouest de Tirana, laissant les géants des montagnes pourfendre de leur foudre les cimes enneigées. Dubrovnik nous demande si nous acceptons une approche à vue, ce que nous acquiesçons, pour atterrir sous une pluie torrentielle.

Décollage de Sintia



Nous passerons la nuit ici dans une auberge. Une petite promenade nous rappelle la verdure de nos latitudes. Ici tout est vert, les sentiers en fleurs, les arbres bourgeonnent, une sensation de printemps nous envahi après tous ces jours en terres arides de désert.

Au passage de Milos





La ligne d'orages qui coupent le Péloponnèse de la Grèce continentale



En courte finale à Dubrovnik sous une pluie battante

Lundi 3 juin 2019

DUBROVNIK (EDDU) 4h4 739MN EGELSBACH (EDFE) 1h06 98MN LUXEMBOURG (ELLX)

Nous avons avitaillé la veille, le handling croate bref et efficace et nous voilà bientôt en l'air pour ce que nous avons pensé être le dernier leg de notre voyage. En ces heures matinales le passage des Alpes autrichienne est relativement bénin bien que les premiers nuages bourgeonnent à vue d'œil. Nous passons par Lubjana, Klagenfurt et Salzburg. La vue est époustouflante. Les cimes sont à nouveau de blanc vêtus, les orages et fronts des derniers jours ont déposé la neige fraîche sur les flancs des Alpes méridionales. La route mène par Munich, sensation étrange que celle de voir les longs courriers passer en-dessous de nous.

Nous continuons vers Saarbrücken quand d'étranges formations nuageuses apparaissent à l'horizon. Le contrôle de Langen nous prévient: « LX-SRD heavy CB sqwak line from the Swiss border to north of Frankfurt, we recommend to circumvent, what are your intentions? » Cambronne, Zut alors, si près du but ! Pour changer un vent contraire avait ralenti notre marche et les réservoirs commencent à sérieusement se vider. Patrice et moi sommes de commun accord pour dévier sur Egelsbach, terrain que nous connaissons bien. Le ciel s'assombrit rapidement et les gens de ROEDER nous proposent de mettre l'avion dans leur hangar car il y a menace de grêle. Et nous avons bien fait, un peu plus tard le ciel avec une violence inouïe s'abat sur la terre. Patrice prédit que dans une heure le front sera passé et il vit juste. Une heure et demie plus tard nous sommes sous un ciel radieux en l'air de retour vers Luxembourg où nous atterrissons après 11 jours de voyages et 48,25 heures de vol et un périple de 6.862 miles nautiques.



JEAN RIES ET PATRICE DEYGLUN

REMERCIEMENTS :

Mes sincères remerciements vont avant tout et tout particulièrement à mon ami et coéquipier Patrice Deyglun. Si nous avons pu vivre cette aventure c'est surtout grâce sa persévérance à toujours chercher une solution là où il y avait impasse. En concours avec le service de conciergerie de ROCKET ROUTE il aura depuis le mois d'octobre 2018 échangé plus de 1.000 courriels pour organiser jusqu'au moindre détail cette aventure. Nous saisissons d'ailleurs tous deux cette occasion pour féliciter et remercier ROCKET ROUTE et particulièrement son service de conciergerie pour l'exemplaire support à l'heureux dénouement de notre voyage. Ils ont fait montre de créativité, et de flexibilité surtout, au vu des moult changements de dernière minute.

Nos remerciements vont également à l'égard de la société de maintenance ROEDER PRAEZISION (Egelsbach) pour leur support financier dans le cadre d'une inspection de 100 heures. Nous n'aurons vécu au cours de ce périple aucun pépin technique malgré les conditions extrêmes auquel nous avons soumis le SR22.

Texte : Jean Ries Photos : Patrice Deyglun/Jean Ries Mises en pages : Patrice Deyglun

North American F 100 et F 107

Le F 100 Super Sabre

North American avait le vent en poupe grâce à son F 86 Sabre, qui tenait la dragée haute aux Mig 15 en Corée. Mais il fallait penser à la génération suivante de chasseur, capable de meilleures performances : voler en supersonique en palier.

En 1951 les ingénieurs choisissent de reprendre la formule aérodynamique du F 86 Sabre, certes affinée, mais avec une aile à plus forte flèche (45 degrés au lieu de 35) et le réacteur le plus puissant du moment : le Pratt & Whitney J 57, capable de 7 tonnes de poussée avec post combustion. L'USAF commande aussitôt ce modèle et la construction de deux prototypes démarre dès que les plans sont disponibles. Le premier vol a lieu le 25 mai 1953 et l'avion franchit facilement le mur du son, laissant sur place le F 86 d'accompagnement. Il effectue 100 heures de vol dans les 6 semaines suivantes. Il sera rejoint par une deuxième machine le 14 octobre. Le premier avion de présérie (F 100A) vole 15 jours plus tard. Sur ces avions la dérive a été raccourcie dans le but de gagner du poids et de la trainée. Ce qui va poser de gros problèmes un peu plus tard. L'USAF est très pressée de monter les performances de son nouvel avion et le F 100 va donc battre deux records du monde de vitesse, à basse altitude d'abord avec 1247 km/h le 29 octobre 1953, puis à haute altitude avec 1322 km/h à 35.000 pieds le 20 août 1955.



Après les pilotes du constructeur, c'est au tour des pilotes d'essais de l'USAF de prendre la nouvelle machine en main pour en détecter les faiblesses afin que le constructeur y apporte des remèdes tant que peu d'avions ont été produits. Les avions ne sont pas équipés de volets, mais uniquement de bords d'attaque automatiques. Ce qui entraîne des vitesses de décollage et d'atterrissage élevées, jugées dangereuses par les utilisateurs. Les freins de l'époque n'étaient pas très efficaces pour ralentir l'avion à l'atterrissage, aussi l'avion disposait d'un parachute-frein installé sous le fuselage arrière. Son fonctionnement était parfois aléatoire et la seule solution était alors la barrière d'arrêt installée à chaque extrémité des pistes.

La stabilité longitudinale à haute vitesse et la maniabilité à basse vitesse étaient également critiquées. Sans oublier la « danse du Sabre » fatale à basse altitude, quand la vitesse ayant trop diminué, les bouts d'ailes décrochent avant la partie centrale, faisant se cabrer d'avantage l'avion qui devient alors incontrôlable. La seule solution est l'éjection, si le pilote en a le temps.

Une première escadre est équipée avec 60 avions en septembre 1954. Plusieurs accidents ont lieu à cette période, tant en essai qu'en utilisation opérationnelle, ce qui amène l'USAF à interdire les vols le temps de trouver les causes et les solutions. La dérive raccourcie est rapidement montrée du doigt car elle diminue la stabilité déjà faible de l'avion, qui peut partir en violent dérapage et se désintégrer (le couplage inertiel). Les avions doivent donc retourner chez le constructeur pour recevoir une dérive et des extrémités d'ailes agrandies. Les vols reprennent en février 1955. Entre temps l'USAF a décidé de réorienter l'avion vers l'attaque au sol et d'en équiper les unités de l'Air National Guard. Au total 203 F 100A ont été construits, dont 6 avions modifiés pour la reconnaissance, avant que la production bascule sur le modèle C.

Le F 100C est capable de lancer une bombe nucléaire tactique. Pour lui donner l'allonge nécessaire, son aile contient maintenant du carburant, il est équipé d'une perche de ravitaillement en vol et de deux points d'emport supplémentaires entre le fuselage et ceux portant les réservoirs externes. Le premier avion vole le 17 janvier 1954 et il est suivi de 475 autres. Il entre en service en juillet 1955 et va équiper les escadres de l'USAF jusqu'en 1970.



Puis vient le F 100D, qui diffère de son aîné par sa dérive agrandie et ses volets de courbure. C'est la version la plus construite avec 1274 avions. Premier vol le 24 janvier 1956. Il entre en service au mois de septembre et participe largement à la guerre du Vietnam de 1961 jusqu'en 1971, alors remplacé par le Republic F 105 et le Mac Donnel F 4. Les survivants ont alors été reversés à l'Air National Guard, jusqu'à une retraite bien méritée en 1979.

Sur le tard, l'USAF finit par se rendre compte des difficultés de pilotage du F 100 et commande un biplace d'entraînement, basé sur le modèle D. Le F 100F se différencie par son fuselage allongé d'un mètre pour loger le second pilote et par la suppression de deux des quatre canons des monoplaces. Le premier avion vole le 7 mars 1957 et 338 autres ont été construits jusqu'en 1960. Ils ont servi dans toutes les unités dotées de modèles C ou D, y compris au Vietnam et ont eux aussi pris leur retraite en 1979. Au total l'USAF a perdu 889 F 100, dont 242 au Vietnam.

Les unités américaines équipées de F 100 étaient nombreuses en Europe:

20e TFW (escadre de chasse) au Royaume Uni avec 3 escadrons entre 1957 et 1970.

36 FBW (escadre de chasse-bombardement) en Allemagne avec 5 escadrons entre 1956 et 1961, qui parrainait la patrouille acrobatique des Skyblazers.

Un escadron de formation basé au Maroc de 1956 à 1958.

48 FBW avec 3 escadrons à Chaumont France de 1956 à 1960, puis déménage au Royaume-Uni jusqu'en 1972.

49 FBW avec 3 escadrons à Etain France de 1957 à 19-60, puis part en Allemagne jusqu'en 1961.

50 FBW avec 3 escadrons à Toul France de 1957 à 1959, puis s'installe en Allemagne jusqu'en 1966.

401 TFW avec 3 escadrons qui s'installe en Espagne de 1966 à 1970.

A signaler également 3 escadres au Japon de 1956 à 1962.

NB les dates indiquent la période pendant laquelle ces unités volaient sur F 100. Elles sont ensuite passées sur d'autres machines ou ont été dissoutes, mais cela sort du cadre de cet article.

Deux patrouilles acrobatiques ont volé sur F 100 : en Europe les Skyblazers entre 1956 et 1962 et aux USA les Thunderbirds de 1956 à 1972. Durant les premières années sur cette machine, la présentation en vol comprenait le passage du mur du son. Puis celui-ci fut rapidement interdit. Les pilotes utilisaient alors une particularité du réacteur : l'allumage brutal de la postcombustion avec un fort boum, tout aussi spectaculaire, mais générant beaucoup moins de dégâts au sol.



Deux F 100D ont été adaptés pour des essais très bizarres. Dans le cas où les pistes des aérodromes d'Europe auraient été détruites par les Russes, il fallait quand même pouvoir faire décoller des avions porteurs de bombes (nucléaires) pour riposter. Le décollage vertical n'était pas encore possible, la solution retenue était de monter l'avion sur une rampe mobile et de le tirer comme un simple missile. Un gigantesque moteur-fusée poussant 59 tonnes était fixé sous le ventre de l'avion, qui était ensuite hissé sur la rampe par une grue. Le pilote rejoignait son poste par une très longue échelle. Une fois le réacteur mis plein gaz, le pilote appuyait sur le bouton de mise à feu de la fusée et 4 secondes après l'avion était en montée à 500 km/h, larguait la fusée maintenant vide et partait plein gaz cap à l'est. Le premier tir a eu lieu le 26 mars 1958 au Nouveau Mexique et le 22^e et dernier en aout suivant, non sans qu'un des deux avions ait été perdu lorsque la fusée ne s'était pas détachée. Ce système a également été essayé à la même époque par les allemands pour leurs F 104G et par les Russes sur des Mig 19. Le cout élevé de ce système a conduit à son abandon tant à l'ouest qu'à l'est.

Après avoir fait modifier des Convair F 102 comme avions-cibles non pilotés, l'USAF a fait transformer 290 F 100 D et F en cible entre 1979 et 1985. Les premiers tirs ont eu lieu en 1981 et les derniers vers 1990. A noter que la durée de vie d'une cible était de 14 vols en moyenne, car la plupart du temps les missiles tirés contre elles ne portaient pas de charge explosive.

Export :

Après la deuxième guerre mondiale, les Etats-Unis ont mis en place le MDAP : Mutual Defense Assistance Program pour aider ses alliés de l'OTAN à se réarmer et à contrer la menace soviétique. Ce programme permettait la cession d'équipements militaires à bas prix et le financement de la construction de matériels nationaux. Un volet de formation était également prévu pour les premiers personnels, tant au sol que navigants, avant qu'un système de formation national prenne le relais.

Ainsi le MDAP a permis la fourniture de Lockheed T 33, Republic F 84 et North American F 86 à la plupart des pays d'Europe de l'Ouest. Il a également financé par exemple la construction de Dassault Mystère IV pour la France et de Hawker Hunter pour le Royaume Uni. La fourniture de F 100 en Europe s'est elle aussi déroulée sous l'égide du MDAP.

Certes les avions fournis via le MDAP ne coutaient pas très cher à l'achat, mais il fallait les entretenir suivant les normes américaines, avec des pièces de rechanges venant des Etats-Unis, via des dépôts américains en Europe comme celui de Châteauroux. Autre fil à la patte, les avions ne devaient accomplir que des missions dans le cadre de l'OTAN. Les incidents et accidents donnaient lieu à des comptes rendus détaillés remis aux américains. Les réformes se faisaient suivant les critères américains avec destruction à l'explosif des avions, ou leur convoyage vers des installations américaines en Europe. Lors du retrait des Mystère IV par exemple, les avions étaient convoyés jusqu'à un dépôt au Royaume-Uni pour restitution formelle à l'USAF.

Le F 100 a été exporté dans quatre pays, dont trois de l'OTAN :

Taiwan tout d'abord, qui ne bénéficiait pas du MDAP, reçut à partir de 1958 118 F 100A et 4 RF 100A de reconnaissance, lorsqu'ils ont été retirés par l'USAF. Puis arrivèrent 14 F 100F neufs en 1961 pour former les pilotes. Les avions ont équipé 7 escadrons jusqu'en 1984. 49 avions ont été détruits.

Via le MDAP, le Danemark perçut 48 D et 10 F, livrés neufs entre 1959 et 1961 pour équiper trois escadrons. 14 F 100F ex USAF sont venus compléter le parc en 1974. Les derniers ont quitté le service en 1982. 35 avions ont été détruits.



Bénéficiant elle aussi du MDAP, la Turquie a été le second plus important utilisateur du F 100 avec 270 machines, dont 111 C de seconde main, 106 D et 53 F (neufs ou de seconde main) livrés entre 1958 et 1972. Ils ont équipé 9 escadrons. Ce pays a également reçu 21 D + 2F venant du Danemark en 82. Les F 100 turc ont participé à l'attaque de Chypre en 1974. Ce qui n'a pas manqué de provoquer des grincements de dents à Washington, car les avions fournis au titre du MDAP devaient être utilisés le bloc de l'Est et pas contre un autre pays européen, et encore moins pour couler un navire de guerre américain ! Les avions ont été retirés en 1987. 42 C, 33 D, 20 F ont été détruits.

Dans l'Armée de l'Air

Attardons nous sur les F 100 Français, dont Denis Turina nous largement parlé dans les Aeromed 47, 51, 53, 66, 70. Via le MDAP, la France a reçu 66 D et 12 F en 1958-1959. Puis elle a acheté 19 D hors du MDAP en 1961-1962. Ces derniers avions étaient destinés à des missions purement françaises, vers l'Afrique notamment.

Les avions équipent deux escadres à deux escadrons :

- La 11^e à Luxeuil, qui fait mouvement vers Bremgarten (Allemagne) en juin 1961
- La 3^e à Reims qui se déplace à Lahr (Allemagne) à la même époque.

Ces deux unités avaient pour mission l'attaque conventionnelle et nucléaire dans le cadre de l'OTAN. Pour cette mission, deux avions étaient maintenus en alerte 24h/24 dans une zone protégée. Ils étaient équipés d'une bombe américaine, dont l'armement était activé par un officier américain. Nul doute que les français ont étudié de très près les procédures de sécurité nucléaire américaines, avant de rédiger celles du Mirage IV lors de son entrée en service.

Lors de la sortie de la France de l'OTAN en 1966 a lieu un grand jeu de chaises musicales, avec les unités américaines quittant la France et les unités Françaises rentrant au pays. La 3^e, qui vient d'être équipée de Mirage IIIE, s'installe à Nancy et passe ses F 100 à la 11^e, ce qui permet la création d'un troisième escadron. La 11^e prend ses quartiers à Toul en 1967.

Comme le F 100 est alors, hormis le Mirage IV, le seul avion ravitaillable en vol de l'armée de l'air, il est tout désigné pour les missions lointaines en Afrique dans le cadre des accords de défense passés entre la France et différents pays.



En 1972 apparaissent les premiers avions camouflés et un quatrième escadron est créé..... à Djibouti. Le parc des F 100 entreprend une lente déflation à partir de 1974 et l'apparition du Jaguar à la 11^e. Le dernier escadron métropolitain change de monture en 1977 et les F 100 survivants finissent leur carrière au soleil en 1978. Au total 41 avions ont été détruits.

Faisant mon service militaire en 1974-75, j'ai eu la chance d'être affecté à l'escale de la base de Colmar. Des F 100 sont venus plusieurs fois, dont une paire de F 100F danois.

Quelques particularités du F 100 :

La précharge des systèmes hydrauliques quand un avion n'avait pas volé depuis une journée. Un mécano devait monter sur le dos de la bête, démonter une trappe derrière la verrière et... pomper pour mettre les circuits en pression. Evidemment si le vol était repoussé au lendemain, il fallait recommencer.

Un gros avantage du F 100 : le plein de carburant sous pression. Plus besoin de grimper sur les ailes humides ou brûlantes avec un pistolet pour aller remplir les différents réservoirs. On branche le tuyau sur une prise adéquate et le plein se fait tout seul !

Comme les freins de l'époque étaient plutôt de simples ralentisseurs, pratiquement tous les avions disposaient d'un parachute-frein, que le pilote déployait lorsque les trois roues du train d'atterrissage étaient au sol. Le pilote larguait le parachute après avoir dégagé la piste. Sur F 100 ce parachute était installé dans un compartiment sous le réacteur. Son remplacement nécessitait que le pauvre mécano soit couché par terre sur le dos et pousse le parachute dans son logement avec les pieds. De plus le ventre d'un chasseur n'est pas vraiment propre. Car

différents drains s'y écoulent pour le circuit carburant, les circuits hydrauliques et le circuit d'huile du réacteur. Bref que du bonheur !

Une autre particularité, communes aux avions américains à partir de cette génération : le démarrage pneumatique basse pression. Les escadrons de F 100 disposaient de véhicules spécifiques dotés d'une turbine fournissant l'air de démarrage. Sur les autres bases françaises, les services d'escale disposaient de 3 bombonnes d'air à basse pression, qu'il fallait faire gonfler par un compresseur mécanique entraîné par un moteur de voiture. Une opération longue qui nécessitait donc un préavis avant une visite de F 100, ou... une longue escale. D'autant plus qu'en 1975 les bombonnes étaient fatiguées et fuyaient légèrement. Pourquoi 3 bombonnes, parce que les chasseurs se déplacent au minimum en patrouille de deux avions et qu'il faut pouvoir ventiler un réacteur en cas de démarrage raté. Heureusement le système D bien français était là !

Comme certains Mirage 3 utilisaient des bouteilles de démarrage d'air haute pression, les bases étaient largement pourvues de ces récipients. Les mécanos avaient donc fabriqué et fait homologuer un raccord pour remplir rapidement les bombonnes F 100 à partir de bombonnes Mirage. Ils avaient également fabriqué un raccord en Y permettant de brancher deux bouteilles Mirage sur le F 100. Mais je crois que le résultat n'était pas satisfaisant, surtout du côté de la température du moteur (EGT) durant le démarrage. Les américains avaient un système de secours plus évolué, sous la forme d'une cartouche de poudre noire que les mécanos installaient sur le raccord de démarrage.

Conclusion

En faisant le total des différents pays, on arrive à 1109 machines détruites sur 2294 construites, soit 48% ! Certes la guerre du Vietnam est passée par là mais elle n'explique pas tout. Et je ne compte pas les avions transformés en cibles. Il faut dire que dans les années 50 les chasseurs étaient conçus en priorité pour la vitesse, l'innovation et la nécessité de rester en avance sur l'opposition (communiste). Ce n'est que bien plus tard on a pensé à la fiabilité, la sécurité et la facilité d'utilisation. La fiabilité des avions, des moteurs et... des sièges éjectables a heureusement bien changé depuis. A titre d'exemple sur les 314 Mirage 2000 perçus par l'armée de l'air environ 44 ont été détruits à ce jour, soit 14%.

Quelques F 100 volent toujours aux Etats-Unis. Ils ont servis comme remorqueurs de cible, jusqu'à ce que leur caractère historique soit reconnu, puis sont maintenant des avions de collection portant des livrées hautes en couleur de leurs débuts.

Le F 107

Les études du successeur du F 100 ont démarré à l'époque de son premier vol courant 1953. L'entrée d'air frontale simple est rapidement abandonnée car elle limitait la vitesse maximale que pouvait atteindre l'avion. En effet il était maintenant question de voler à Mach 2. Après avoir envisagé une entrée d'air ventrale, le constructeur s'oriente vers une écope dorsale. Aucun risque pour le réacteur d'absorber des gravillons au roulage et moins de problèmes aérodynamiques lors de la séparation d'une charge ventrale à grande vitesse. Par contre la mise en route et le roulage doivent se faire verrière fermée. Le siège éjectable doit emmener le pilote au-dessus de l'entrée d'air. Le fuselage est donc entièrement nouveau et reçoit une cavité ventrale pour abriter « la bombe », disposition reprise ensuite sur le Mirage IV. Autre particularité la dérive est monobloc.

Le train avant et l'empennage horizontal sont conservés, ainsi que l'aile qui reçoit les volets du F 100D avec un système de soufflage, ainsi que des spoilers pour le roulis. Le réacteur doit être nettement plus puissant et le constructeur s'oriente vers le « petit dernier » de Pratt & Whitney, le J 75 poussant près de 11 tonnes avec la postcombustion.



En juin 1954, l'USAF commande 33 exemplaire de ce chasseur-bombardier, d'abord désigné F 100B, puis rapidement F 107. Trois prototypes sont lancés en fabrication, avec neuf avions de présérie à suivre.

Le premier avion vole le 10 septembre 1956 et atteint Mach 1.03 en léger piqué. L'avion est endommagé à l'atterrissage et revole début octobre. Il atteint Mach 2 le 3 novembre.

Le deuxième avion prend l'air à son tour le 28 novembre et démontre de bonnes performances en montée et un pilotage plus agréable que le F 100.

Le troisième avion vole le 18 février 1957. Il est équipé du calculateur gérant l'entrée d'air, ce qui augmente fortement le débit fourni au moteur. Les essais de séparation de la charge ventrale sont menés jusqu'à plus de Mach 2, démontant la maturité de l'avion, alors que les essais de son concurrent le Republic F 105 sont émaillés de nombreux problèmes.

Hélas l'USAF a décidé bien avant la fin des essais du F 107 qu'elle voulait l'avion de Republic. Celui-ci emporte la bombe dans une soute fermée. Tout un symbole ! Et Republic a besoin de travailler. On ne parlait pas encore à cette époque de consolidation, fusion et autres absorptions dans l'industrie aéronautique. Les F 107 de présérie sont évidemment annulés et les trois avions existants sont relégués à des essais. Un d'entre eux poursuit des essais d'armement et les deux autres sont versés à la NASA en 1957. Un d'eux essaye un mini manche avec des commandes électriques pour le futur X 15. Il est hélas détruit lors d'un accident au sol en 1959 et les deux avions restants sont rendus à l'USAF en 1960. Ils sont tous les deux préservés dans des musées. Le F 107 sera le dernier chasseur produit par North American.

Bibliographie :

F 100D/F super sabre en service dans l'armée de l'air. Par Jean-Pierre Calka et Eric Moreau chez EM37 éditions.
North American F 100 Super Sabre. Par Peter Davies et David Menard chez Crowood éditions (Royaume Uni)

René TOUSSAINT

FORT LAMY

La formation spécialisée pour le transport aérien militaire à laquelle je dus me soumettre ne m'avait pas convaincu de l'intérêt de ce métier. L'alignement sur un axe d'approche, le suivi d'un profil théorique de descente n'avait rien d'enthousiasmant. Comme au lycée, j'ai franchi ces obstacles obligatoires sans motivation. Pour mon bonheur, ma première affectation en unité opérationnelle fut très heureuse.

Je m'étais appliqué lors de mon dernier stage pour arriver en tête du classement et choisir l'affectation opérationnelle conforme à mes vœux : six mois à Fort Lamy en célibataire au service des armées, 24 heures sur 24. Mon choix pour le Tchad, loin en Afrique, était conforme au destin souhaité et pour lequel il avait fallu tant s'acharner, porté par une conviction qui ne m'avait jamais abandonnée.

Dans ma tête planaient encore les images embellies des colonies françaises que décrivaient les actualités télévisées ou cinématographiques, et les manuels d'histoire feuilletés sur les bancs des classes secondaires de mon lycée. Mon métier me donnait l'opportunité de rejoindre ces terres merveilleuses d'outremer où les hommes pensent différemment et vivent plus près de la nature. Là-bas, l'occident aide et développe des peuples restés figés dans un lointain passé obscur. L'occident y bâtit des hôpitaux et des écoles, l'occident y enseigne les valeurs que j'ai moi-même reçues et admirées.

J'ai rejoint l'idéal africain un matin de fin mars 1970. J'avais pour tout bagage mon grade de lieutenant, mon récent diplôme de pilote de transport militaire, et une petite valise remplie de mes effets personnels. Six mois de séjour en célibataire, voués à ma mission me comblaient. Au moment de l'embarquement dans la « Caravelle » militaire, il gelait encore sur les pistes d'Orly. Au moment de l'atterrissage à Fort Lamy, à midi passé, il faisait déjà quarante cinq degrés sous abri. Les avions de l'escadron étaient là, ils brillaient sous ce soleil de plomb. Je les trouvais beaux et attrayants. Ils m'attendaient pour les lendemains espérés. L'ambiance de ce nouveau monde de l'Armée de l'Air conforme à mes espoirs me plaisait. J'étais prêt, disponible. Le monde s'ouvrait à moi.

Cette capitale africaine du Tchad, endormie depuis toujours sous la chaleur accablante des tropiques, comptait alors trois cent mille habitants. C'était le point de rencontre d'une dizaine d'ethnies venues commercer sur les rives du Chari. Elles avaient prospéré doucement sous la protection d'un état colonial qui avait assuré l'administration, et qui garantissait encore la sécurité et l'éducation des plus fortunés.



Mon confort de jeune lieutenant français juste sorti d'école me paraissait alors immense. Dans une petite maison de fonction, voisine du mess officier, j'occupais deux pièces avec ventilateur et air conditionné que j'économisais avec soin, soucieux des deniers de l'état et désireux de m'acclimater aux températures extrêmes africaines. De là, on pouvait contempler la route animée par le va-et-vient des femmes tchadiennes : elles ramenaient l'eau domestique ou le lait dans d'immensesalebasses en équilibre sur leur tête ; elles croisaient les prisonniers partis pour leurs corvées, sous la surveillance bonhomme de leur gardien. Il arrivait parfois à cette époque que ce soit les prisonniers qui portent l'arme du gardien trop accablé par la température de la saison chaude.

Le peu d'argent de poche dont je disposais, me permit d'acheter un « Vélo Solex » indispensable pour mon indépendance, et pour me retrouver ainsi au même niveau que mes camarades qui m'avaient précédé.

L'une de mes premières visites au centre de la ville fut pour la poste centrale afin d'y acheter des timbres de collection : calot sur le crâne, en combinaison de vol, je m'y rendis sur mon vélo Solex révisé par le « libanais docteur en Solex » recommandé par mes collègues.

Ce mécanicien spécialisé dans l'art de réviser ces petits moteurs n'avait pas d'égal à des kilomètres à la ronde. Pour démontrer la qualité de sa remise en œuvre, d'un coup de main franc il donnait une impulsion au moteur qui répondait immédiatement d'un bruit régulier et assuré, en libérant une petite fumée bleue sur la roue avant. Entre ses mains, ce Solex-ci était devenu particulièrement rapide, il me permettait de doubler fièrement les gendarmes tchadiens en patrouille, équipés de leurs mobylettes bleu-ciel du dernier cri.

Arrivé devant le bâtiment de la poste centrale, je gare mon vélo de luxe. De vieux tchadiens assis contre le mur d'enceinte goûtent l'ombre des arbres que l'ancienne colonie a planté pour son confort. A mon approche, ils se lèvent, me regardent droit dans les yeux, me font le salut militaire. J'en reste interloqué, surpris par ces patriarches aux cheveux blanchis par l'âge et à la peau ridée par le soleil. Je leur rends ce salut.

Sur leur poitrine, ils arborent une ou plusieurs rangées de médailles militaires Françaises. Ils ne me doivent rien. Eux, ils ont fait la guerre avec Leclerc. Ils ont traversé les déserts vers l'Afrique du Nord. Ils ont vaincu l'ennemi à Koufra grâce à leur bravoure. Ils ont rendu l'honneur à mon pays. Moi, simple lieutenant, n'ai jamais rien fait d'autre que traverser les filtres des écoles. Pourtant ce sont eux qui me saluent !

En arborant fièrement ces médailles qui décorent leurs poitrines, ils montrent ce qu'ils ont fait pour la France. En échange, je leur dois mieux qu'une réponse réglementaire. Ils ont droit au respect que méritent légitimement ceux qui sont venus combattre pour nous un ennemi qui n'était pas le leur.

Je n'étais pas né lorsque ces hommes fiers ont mêlé leur courage à celui de nos parents. Mais je ressens toute la dette de mon pays envers ces combattants d'une autre génération. A l'occasion des missions à accomplir ici, au Tchad, j'espérais bien leur rendre un jour un peu de ce dévouement inconscient qu'ils ont eu dans le passé à notre égard. Mon pays a une dette envers le Tchad, j'assumerai ce que je peux.

Au cours des deux derniers siècles, les états d'une Europe ensanglantée par des luttes idéologiques, saccagée par les ambitions personnelles et les intérêts économiques s'étaient partagé, entre vainqueurs, les territoires des cinq continents. Les habitants du Tchad étaient fiers de leurs colonisateurs : d'un tempérament guerrier, ils n'avaient pas hésité à les soutenir contre un ennemi désigné. Moi je ne voulais retenir que la défense de l'humanisme que les philosophes et les sages de mon continent, à leur époque, ont voulu imposer par les écrits et par la parole. Je ne voulais retenir de la colonisation que les soins et l'éducation dispensés par des hommes dévoués à ce continent et auxquels je souhaitais ressembler.

Ma première mission aérienne fut donc effectuée au Tchad, sur « La Grise ». Les hommes avaient surnommé d'un prénom féminin le Noratlas, car ils lui portaient de l'affection, un peu comme à une femme, et tels les petits ânes gris du Maghreb, cet avion transportait les charges indispensables au ravitaillement des hommes. Il était simple et facile à piloter.

Dans cette région on se couchait tard, onze heures ou minuit était une heure commune pour retrouver le lit lorsque la chaleur retombe enfin. Une longue sieste après le repas de midi, lorsque le soleil est brûlant, compensait la brièveté du repos nocturne. Comme tous les équipages de Fort Lamy, je me levais tôt. L'aube était l'heure courante de tous les décollages pour les missions du jour. La fraîcheur relative de l'atmosphère au lever du soleil, dès six heures, est un instant délicieux, qu'il faut savoir savourer avant la chaleur torride de la journée, lorsque la température atteint et dépasse les sommets de 45°C « sous abri ».

Armés de couteaux de jet, invisibles dans l'obscurité qui précède le lever du jour, les « gardis » étaient couchés sous les ailes des avions. Ils assuraient la sécurité du parking. Ils veillaient sans être vus, collés au sol sur une natte. Il était impossible de les distinguer dans leur « boubou » qui avait fini par prendre la couleur grise indéfinissable du ciment mélangé au sable que le vent poussait inexorablement lorsque la saison sèche s'avavançait.

Arrivés sur leurs « Solex », les équipages passaient par le service des opérations pour récupérer le dossier de vol du jour ; puis ils prenaient un soin attentif à bien se faire voir et reconnaître avant de rejoindre leur avion : les gardis ne devaient surtout pas les identifier comme des intrus à éliminer. Les équipages avaient coutume de venir leur dire bonjour, par politesse, et par crainte aussi. Nos combinaisons de vol, vert sombre, flottaient amplement autour de nos corps et laissaient l'air matinal aérer notre peau avant la moiteur du vol.

L'odeur si particulière du mélange de nourriture embarquée en soute, d'huile de moteur, et de liquide hydraulique qui imbibait les Noratlas se mariait à l'odeur matinale de la brousse tchadienne, qui varie selon chaque saison. Au mois d'avril, le vent du matin pousse l'odeur sèche de la fine poussière de sable qui emplît les narines. Puis, viendra l'odeur forte de l'eau tiède des premières pluies. Ensuite ce sera l'odeur piquante de l'herbe verte et touffue. Enfin, lorsque ces hautes herbes commençaient à sécher, les militaires français se laissaient aller à rêver de Provence, celle du Commandant Lamy qui avait légué son nom à cette ville assoupie au bord du Chari. Alors le cycle annuel était consommé.

Le tour de l'avion se faisait armé d'une torche électrique. La vérification du chargement à bord et de son arrimage était animée par les danses des derniers insectes du matin qui n'hésitaient pas à nous mordre en secret. Les équipages s'installaient au poste à l'issue de cette courte nuit qui devenait rapidement moins noire.

La mise en route des moteurs, des systèmes, et les diverses vérifications de bon fonctionnement dans l'ambiance de l'éclairage synthétique du poste de pilotage, permettaient une transition douce de la torpeur du réveil vers une franche activité de l'esprit. Une nécessaire précision des gestes et des paroles de l'équipage en résultait.

Les avions, chargés la veille, longtemps après le coucher du soleil, avaient attendu les hommes jusqu'à la fin de la nuit. Maintenant, ils ronronnaient de bonheur après que les mécaniciens aient lancé les moteurs pour les interminables points fixes avant vol.

Le roulage suivait, puis l'alignement sur la piste avaient laissé au jour le temps de se lever et au soleil le temps de se hisser juste au-dessus de l'horizon. Préparer l'avion, respirer ces odeurs africaines, observer le lever du jour étaient des instants de bonheur incomparables.

Lunettes de soleil sur les yeux, me voilà en plein éveil pour ce premier décollage vers l'Est suivi d'une montée vers le niveau de croisière (modestes 8500 pieds). Voler sur un avion de transport, c'est naviguer d'un aérodrome de départ vers un aérodrome d'arrivée. Au Tchad, il n'existe pas de moyen de radionavigation comme sur nos terres européennes. Ici, on se repère grâce à la vue du sol lorsque cela est possible.

Excité par la découverte de cette première mission, la carte au « deux millionèmes » à la main, je vérifie la navigation de la grise. Le mécanicien règle ses moteurs pour le reste du trajet. Le navigateur ajuste sa radio HF débarquée des derniers avions de la seconde guerre mondiale pour retrouver sa place ici, à bord. Mon commandant de bord n'est pas bavard, il surveille et pilote la machine. Avidement, je dévore la vue du sol : vite, il faut tout découvrir, chercher les pistes signalées par la carte : des lignes sinueuses d'une ocre plus lumineuse que le terrain environnant parsemé d'arbres gris vidés de leurs feuilles par la fin de la saison sèche. Le fréquent passage des caravanes de chameaux et des ânes de bas entretient la marque nette de l'itinéraire à suivre d'un bourg de la brousse vers l'autre.

Je repère les villages formés de cases rondes couvertes de chaumes qui protègent les habitants contre la chaleur insupportable de l'été tropical. Une palissade encercle les cases regroupées pour interdire l'indésirable intrusion nocturne des hyènes en bande affamées qui rodent sans cesse. Au-delà, des cultures encore vertes s'allongent en secteurs sans limite définie. Je suis déçu de ne pas apercevoir les animaux de la brousse : on m'avait vanté les éléphants, les gazelles et les girafes. Le soleil qui monte commence à me brûler les yeux et la peau ; mais je ne me lasse pas d'observer ce territoire asséché où je rêvais de venir travailler.

Près de deux heures après le décollage, la descente vers Am Timan débute. Je n'ai pas cessé d'éplucher, puis de manger des yeux le sol survolé. La destination me permettra de fouler du pied cette terre nouvelle qui se rapproche. Le capitaine Creac'h, mon Commandant de bord, un peu bourru, me demande si je vois la piste d'atterrissage, là, devant nous :

- Tu vois la piste en briques rouges devant nous ?
- Non, attendez, je cherche.
- Tâche de la trouver avant le poser, conclut-il amusé.
-

J'ai beau scruter le sol devant l'avion, rien ne ressemble à une piste : partout la latérite rouge avec des arbres éparpillés s'étale devant la « grise » maintenant à mille pieds en approche finale. Mon Commandant se doutait sans doute, qu'inaccoutumé à ces nouveaux espaces, je ne distinguerais rien au premier coup d'œil. Au fond de lui-même, il s'amuse des difficultés de son jeune copilote qui effectue sa première mission. Sans doute a-t-il connu des épreuves identiques à ses propres débuts.

Contrarié, je ne distingue rien. Pourtant, nous sommes déjà en approche finale. Soudain, tout s'éclaire dans mes yeux, la bande rouge qui s'avance sur le fond un peu plus ocre du sol, se révèle être effectivement la piste sur laquelle nous allons nous poser.

J'ai tout à apprendre. Je ne connais que ces longues bandes bétonnées qui contrastent avec l'herbe rase qui les encadre habituellement. Ici, il faut apprendre à voir et à reconnaître la couleur et l'aspect du sol : une longue bande aux contours indéfinis, sans arbustes, sans trace d'herbe, avec la marque des roues que les avions précédents ont laissée, c'est une piste d'atterrissage : elle ressemble à un large chemin de brousse à peu près rectiligne.

Avec précision, mon Commandant a affiché la pression d'admission des moteurs et commandé le régime hélice requis pour l'approche, la vitesse idéale en résulte ; le train d'atterrissage a été sorti avant la descente finale. Installé sur ce plan si difficile à tenir pour un débutant, les volets sont sortis. Inexorablement, le sol se rapproche, la confiance règne.

Arrondi, poser de l'avion, reverses commandées, nuage de poussière opaque qui revient vers l'avant et que maîtrise vers l'arrière mon commandant de bord. Demi-tour et nous rejoignons l'aire de stationnement capable de recueillir notre Noratlas.

Gilbert de Savonnieres

« Au-delà de l'horizon »

