

N° 32

# AEROMED

*Le lien aéronautique*

ISSN : 1773-0260



Photo P Chenu

Cold case (la suite) Rolland Garros Crise cardiaque Les livres Tartanterror

Le med

Toboggan

Egarements

## EDITORIAL

Mal !? Tout va mal ??? Crise, vraie crise, grande manipulation, financiers agités, états survoltés, banquiers déroutés, XXIème siècle... avorté,...

Il est vrai qu'il fallait assainir le marché boursier, toutefois devant cette fin programmée, certains ont continué de miser avec l'argent des autres et de perdre ce qui ne leur appartenait pas ??? Des sommes pharaoniques ! Mais où est passé tout cet argent et à qui profite le crime ?

*Que sont donc nos sous devenus  
Que nous avons de si près tenus  
Et tant aimé  
Ils ont été trop clairessemés  
J' crois qu' les banquiers les ont mangés  
La bourse est morte..."*

Bonne nouvelle : le Brent a amorcé une violente décrue mais à la pompe, le « super » reste stable, les taxes aéronautiques résistent, du reste on n'en parlera pas : les financiers ont encore trouvé une explication. Comprenez qui pourra.

Le pays se délite et chacun effectue un repli dans sa casemate et se réchauffe comme il le peut. Aeromed tente de survivre.

À ce propos, j'avais omis de vous signaler l'an passé que le nom AEROMED® avait été déposé à INPI grâce aux généreux donateurs et aux bonnes volontés. Merci encore à Vous tous.



Dr Simone Marie Becco

# Sommaire

<http://www.aeromed.fr>

Cold case : un extrait du *Dernier chapitre, de la longue chevauchée des cow-boys d'Airbus. Une interminable enquête et deux procès.....Bernard Ziegler*

Rolland Garros: histoire d'une escale, propos de **J Houben** transmis par **M Larrayadieu**

Crise cardiaque a Mach 2 : *sur un Mirage 2000 par notre ami **Jacky Joye***

Du côté de la librairie: nouvelles du mois

The tartanterror : le site web d'un fana écossais. Neil

Dubai adventures : *Qatar et le reste, les belles photos de notre ami **Regis***

Le médical. Abstracts médicaux du JIM

TOBOGGAN : *eh oui notre AAA a encore frappé, mais cette fois-ci un peu contre son gré. A présent, il connaît cette désagréable impression d'avoir fait une « boulette ». La percussion involontaire d'un toboggan. Quelle histoire. A ne pas manquer..... **Gérard Desbois***

Egarements : se perdre ou pas de **JP LE VETO**

Cold case : a part of *The last chapter of Bernard Ziegler last book about the lawsuit from St Odile. **Bernard Ziegler***

Rolland Garros: a story about Rolland Garros by **Jean Houben**

Cardiovascular crisis: on board a Mirage 2000 by **Jacky Joye**

Library : monthly news

Tartanterror : the fanatic Scottish website by NEIL

Dubai adventures: *Qatar and other: Some beautifully pictures from **Regis***

Abstracts: some medicals item JIM

TOBOGGAN: where is the truth? *The slide is: armed or disarmed? That is the question. Open the door, you'll get the answer but do it only when you are hurry and in front of your management, this's really more funny. Surprise..... Surprise...*

**Gérard Desbois**

Distractedness: lost in the air from **JP LE VETO**

Copyright Aeromed



- AEROMED n°32 NOV 2008
- EDITIONS AMC/SMB NOV 2008

## Sainte Odile.

*Comme déjà dit vous trouverez la suite de cette dramatique saga, analyse technique et enquête judiciaire, dans le dernier chapitre du bouquin « Les Cowboys d'Airbus ».*

Pour l'heure répétons très succinctement qu'après une première approche avortée, l'équipage entreprit une deuxième approche, très en dehors du chenal de sécurité et à un taux de descente tout à fait excessif. Le fit-il pour passer rapidement en dessous de la couche ou fut-il trompé par les instruments de bord et de mauvaises instructions du contrôle, cela fit l'objet de dix ans d'enquête.

Il n'y eut aucun cross-check équipage enregistré, aucune alarme sonore, les avions de cette seule compagnie n'étant pas équipés de GPWS, et cela se termina brutalement sur le sommet de la Bloss.

Vint enfin après une interminable enquête le procès, à Colmar.

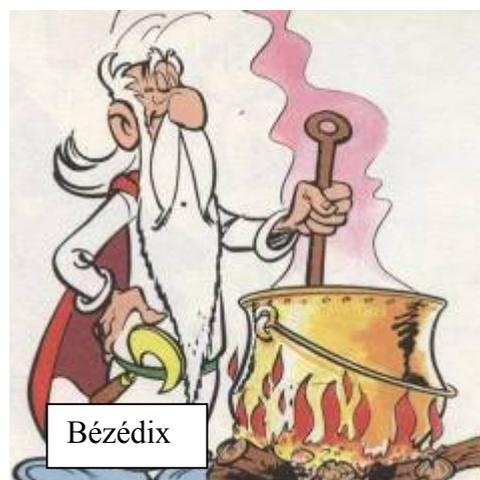
Yannick Malinge et Jean Daney, âmes de la cellule « sécurité des vols » d'Airbus, nous apportaient non seulement leurs compétences techniques mais aussi leur humour parfois ravageur. Durant onze semaines en première instance et sept semaines de procès en appel, les journées étaient longues, et il faut leur rendre grâce d'avoir su nous faire travailler dans une, relative, détente.



J&Y déguisés en avocats

Ils produisaient des caricatures qui nous changeaient heureusement les idées, Vous ne m'en voudrez pas d'illustrer ce pénible épisode par deux ou trois de ses caricatures, données en exclusivité pour « aéromed », parfois l'ironie évite des excès d'emportement.

Ils m'en firent le druide Bézédix, cherchant la mixture pour confondre les boutons.



Le procès se déroula dans une ambiance incroyable de victimisation. Les proches des victimes avaient déjà été indemnisés par la compagnie aérienne, mais leur association, ECHO, se réunissait régulièrement sous la houlette d'un président, devenu leur maître à penser, nous l'appelions leur gourou. Personnage dévoué mais de courtes vues, plutôt sympathique si ce n'est qu'il avait entretenu pendant de longues années des convictions retardant par la même le travail de deuil des familles.

Aeromed N° 32 Nov 2008

@goscini et uderzzo

Elles disaient vouloir connaître la vérité, en fait elles ne voulaient entendre que leur vérité : tous coupables, ce fut amplement dit. Leurs avocats demandaient des sous, beaucoup de sous, sous le prétexte d'un « préjudice spécifique », concept difficile à saisir qui veut qu'un accident soit plus grave quand il est public. Ces sous devaient tomber aussi de l'escarcelle d'Airbus, à l'évidence des capitalistes qui n'avaient pas hésité à sacrifier des passagers innocents à leur désir de profit.

J'ai été accusé au cours du procès d'être arrogant, trop fier de ma machine, et même, le comble, de défendre des intérêts financiers. Il me fut reproché de refuser de demander pardon. Demander pardon pour des fautes que ni moi, ni les ingénieurs, ni bien sûr l'avion, n'avions commises, c'était travestir la vérité, peut-être au profit des parties civiles mais sûrement au détriment de la sécurité des futurs passagers.

La première semaine les familles des victimes vinrent à la barre. Ce fut très dur : entendre d'honnêtes gens pointer du doigt des ingénieurs intègres, disant « ils ont tué mon père... mon mari... mon frère ». Dans les derniers jours, lors de notre entrée au tribunal, une haie de parents tenait de grands panneaux en forme de fantômes portant le nom de leurs disparus. Il nous fallut circuler entre ces deux rangées accusatrices. Cela scandalisa même nos avocats, pourtant habitués au pire.

Je ne peux m'empêcher de penser que ce que voulaient ces braves gens c'était tout simplement venger leur peine, même sur des innocents, la loi de Lynch en quelque sorte. Heureusement les anciens vinrent nous soutenir, Jean Pierson bien sur, mais aussi Heribert Flossdorff ce sympathique Allemand, mon patron direct, qui tempéra si souvent les éclats de la « furia francese ».

Le procès fut l'objet d'une large mise en scène. Une grande salle avait été louée escomptant une formidable médiatisation. Sur un vaste écran était projeté ce que l'équipage était censé avoir vu ainsi que l'image d'une supposée trajectoire de l'avion. Images très réalistes d'apparence mais fausses quant au fond. Ce que l'on montrait n'était pas ce qui avait été enregistré (donc vu par les pilotes), mais une représentation des élucubrations du dernier collègue d'experts. Je protestais vigoureusement mais... tout au long du procès cette image fut présentée et représentée.

L'enregistrement de la trajectoire ayant été mis en cause, malgré les faits et dires de l'équipage, nous l'avons vérifié point à point en utilisant des méthodes sophistiquées, dont un relevé radio-altimètre des points survolés.



Coupe effectuée selon les enregistrements radio-altimètre.

Un témoin, pourtant appelé par l'association ECHO, vint montrer un remarquable travail de reconstitution de la trajectoire utilisant les derniers outils de cartographie en trois dimensions disponibles. Il validait entièrement la trajectoire enregistrée.

Aeromed N° 32 Nov 2008

Sur tous les aspects techniques nous fîmes venir les meilleurs spécialistes, ils furent écoutés mais peu compris. Il faut dire que ces meilleurs spécialistes avaient tous participé à nos chevauchées. Leur objectivité fut suspectée et la cour faisait venir et revenir les experts judiciaires (Qu'il me pardonne, nous appelions l'expert en chef « Claudius Equeluculluipellus ») : « Non ce n'était pas la trajectoire enregistrée qu'avait suivi l'avion...Oui, les pilotes avaient été trompés ».

Situation proprement ubuesque, les faits techniquement prouvés étaient mis au même niveau que les spéculations infondées des experts et ne semblaient susciter qu'incrédulité ou indifférence.

Sur le plan de l'ergonomie, du retour d'expérience, la même confusion régna dans l'audience. Nous prétendions, preuve à l'appui, n'avoir reçu aucune plainte, d'aucune compagnie sur notre dessin d'interface. Mieux, nous pouvions prouver que tous les clients insistaient après l'accident pour que nous ne changions rien. Les témoins à charge, quelques navigants et le comité d'hygiène de la compagnie exploitante, incapables de produire autre chose que des bruits de couloir disaient que s'ils s'étaient tus c'était par crainte de représailles du « management ». Justement le directeur des opérations, présent dans le box, se refusait à critiquer l'équipage, avec des airs offensés.



Son attitude émut la salle et le procureur.

Le réquisitoire fut à l'image des débats. Il n'avait pas été compris grand-chose aux arguments techniques, il fallut admettre, avec réticences, qu'il n'y avait pas de preuves évidentes d'une panne des instruments. Mais le procureur considéra que l'équipage en possession de tous ses brevets ne pouvait avoir commis d'imprudence volontaire. Il avait donc été trompé. Il l'exempta de toute responsabilité, et demanda une peine de prison pour votre serviteur et quelques autres.

Le Tribunal prononça plus tard un étrange jugement. Mes avocats l'ont qualifié de jugement de Salomon, je ne suis pas entièrement d'accord car le roi Salomon, lui, n'avait aucun moyen de connaître la vérité.

Je vous laisse juger sur ces extraits :

Aeromed N° 32 Nov 2008

Le jugement commence par de franches louanges :

*«... il est établi que la conception du cockpit a été imaginée, pensée, réfléchie, travaillée, sans qu'aucune faute caractérisée ne puisse être reprochée à son concepteur, Bernard ZIEGLER »... « la conception de l'ergonomie de l'A 320 répond à tous enseignements tirés de l'expérience, du respect des règles de l'art et de la prudence, cet ensemble n'ayant fait l'objet d'aucune critique, à aucun moment, pendant les temps des essais, de la certification, et de la mise en service ».*

Et :

*«... il n'est par ailleurs pas démontré par la procédure qu'AIRBUS aurait eu des retours d'expérience critiques sur l'ergonomie auxquels la société n'aurait pas remédié »*

Et cependant, presque sur la même page :

*« ...si Bernard ZIEGLER avait sollicité les retours d'expériences, il aurait pu prendre connaissance et conscience des problèmes pouvant se poser sur ce point ».*

Et :

*« La conception du cockpit de l'A 320, aussi novatrice, aussi réfléchie, aussi certifiée fut elle à l'époque, ne devait pas faire oublier à son concepteur qu'il n'était pas exclusivement destiné à des pilotes « hors normes », mais également et surtout à des équipages standard pouvant être confrontés à une « perte de conscience de la situation ».*

Je ne pense pas que les juges se soient totalement rendu compte de ce qu'ils écrivaient : plus de deux mille pilotes de toutes nationalités volaient depuis quatre ans sur cette machine. Fallait-il concevoir le poste de pilotage pour le plus hors norme, voir le plus indiscipliné des équipages ? Est-il seulement faisable de construire des commandes sachant que le mode d'emploi sera ignoré ?

Et puis est-il légitime d'excuser toutes les erreurs, toutes les imprudences et même l'indiscipline sur le seul témoignage de bonne honorabilité ? Est-ce équitable ou même responsable pour l'avenir de les camoufler sous les termes de spirale de l'erreur, de défaillance mentale, de stress.

Plus généralement, les constructeurs automobiles sont-ils coupables des feux rouges grillés, des excès de vitesse, des voitures qui grimpent sur les trottoirs et fauchent des enfants ? L'inventeur du feu devrait-il être condamné pour tous les doigts honorables qui s'y sont brûlés ? Triomphe d'un principe de précaution appliqué au seul bénéfice des victimes d'un accident, en ignorance complète de l'intérêt du plus grand nombre !

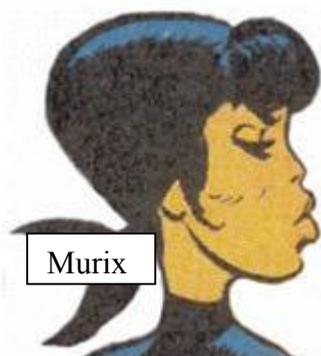
La messe était dite dans un univers qui m'apparaissait digne de Kafka.

Il était tout de même difficile après m'avoir complimenté de prétendre que j'avais commis une faute pénalement répréhensible. Je fus donc pénalement acquitté en première instance, mais déclaré civilement responsable afin qu'Airbus paye. J'ai donc fait appel, je dirai que c'était pour l'honneur des excellents ingénieurs qui avaient conçu cet avion innovant et remarquable.

C'est ainsi que l'on repartit pour un peu plus d'un an. Cela nous donna l'occasion de retrouver la formidable équipe d'avocats, d'ingénieurs et de pilotes qui nourrissaient nos arguments.

Yannick Malinge et Jean Daney, furent les inspirateurs techniques de la grande équipe d'avocats qui tentait de me maîtriser, car je m'emportais facilement.

À leur tête le prudent doyen Henri Leclerc, un grand personnage, ancien président de la Ligue des droits de l'homme. Comme je lui objectai que les devoirs précédaient les droits, il m'avait répondu que les devoirs ne pouvaient exister sans droits préalables. À ses côtés il y avait une formidable équipe d'avocats dont la tendre Murielle Brouquet-Canale échappée des maquis Corse, qui tentait de mater mes irritations, le docte Simon Ndiaye et le sagace Christian Buffat. Le talentueux juriste d'Airbus, Patrick De Castelbajac essayait, avec plus ou moins de succès, d'encadrer tout ce monde.



Aeromed N° 32 Nov 2008

Cette rencontre entre le monde du droit et celui de l'aviation fut d'une grande richesse. Tous, nous découvriions une autre culture tout à fait passionnante et qui nous était totalement inconnue. La sincérité naïve des ingénieurs (hélas pas de certains « experts », mais méritaient-ils encore le titre ?) surprenait des avocats habitués aux roueries du prétoire, la sémantique des juristes déroutait nos esprits cartésiens. Nous fîmes de part et d'autre de sincères efforts pour nous comprendre, mais je ne suis pas sûr qu'ils aient complètement saisi les finesses de la mécanique du vol, du FMS\* ou d'une approche VOR/DME\*. Qu'ils se rassurent, je n'ai toujours pas compris les subtilités d'une conduite de « bon père de famille », du préjudice spécifique, ou de « l'existence d'une faute non caractérisée qui serait susceptible d'engager ma responsabilité civile sur le terrain de l'article 1383 du Code civil ».

Nous nous préparâmes avec application à redescendre dans la cage aux fauves pour une deuxième instance.

Le procureur me fit tout de suite bonne impression. Il connaissait les avions T6 sur lesquels j'avais fait la guerre en Algérie, et sembla regretter que je ne l'ai pas fait à Suez sur F84F. Les juges semblaient aussi comprendre de quoi nous parlions.

Pour ma part, j'avais au moins appris à garder mon calme, même en revoyant des parties civiles naturellement hostiles. Je crois qu'il y en avait plus de 300, leurs témoins, leurs experts, qui me semblèrent tout de même avoir perdu de leur superbe. Est-ce que la vérité avait fait son chemin ? Seul un des premiers experts, pilote et syndicaliste, garda le cap de ses contradictions jusqu'au bout.



Maximus Venimus,  
« pilote de B 747 » se plaisait-il à  
répéter

En revanche un autre, longtemps notre bête noire (Claudius Equelucullipellus), sembla évoluer au fil des jours. Il créa même à la fin la surprise en interrogeant le représentant de notre grande compagnie nationale (qui avait entre temps absorbé la compagnie exploitante), pour lui demander si elle n'avait pas été surprise par les procédures que pratiquaient ses équipages, si différentes de celles d'Airbus et du standard mondial. Il lui fut répondu qu'elle n'avait pas été étonnée car elle utilisait à l'époque les mêmes procédures et ne les avait modifiées qu'à la suite de cet accident.

Un grand silence s'établit tandis que le procureur ouvrait la bouche de surprise. Ce fut un expert, pilote Suisse, qui eut le mot de la fin en s'exclamant : « **Mais enfin, c'était le village gaulois !** », justifiant ainsi nos caricatures.

Le moral était donc plutôt bon lorsque les procureurs entamèrent leur réquisitoire. Seul notre doyen prêchait la prudence. Le réquisitoire dépassa pourtant nos espérances, nous mettant hors de cause tandis qu'il montrait une certaine sévérité pour d'autres prévenus, menacés de prison. Il faut souligner le courage et l'honnêteté du Procureur qui prenait ainsi le contre-pied de la ligne suivie par ses prédécesseurs depuis plus de quinze ans.

Au point que lorsque j'eus un mot à dire, je me sentis obligé malgré les conseils de mes avocats, de déclarer au tribunal que c'était rendre un mauvais service à la sécurité des vols que de pénaliser ce genre de drame.

La sentence, qui vint de longs mois après, fut très intelligente et courageuse. Nous fûmes tous pénalement acquittés, ce qui était conforme aux vœux que j'avais exprimés.

Airbus, donc l'avion et le millier d'ingénieurs qui l'avaient amoureusement conçu furent mis civilement hors de cause. La compagnie utilisatrice devait payer pour ses pilotes, mais moins que ne le demandait la sentence rendue par le premier tribunal ce qui provoqua bien entendu la colère de parties civiles.

Cependant le commentateur d'un grand média populaire, déclara « on ne saura jamais la vérité ». Il avait certainement été atteint d'un accès de surdité pendant quinze ans. De quoi frémir quand j'ouvre mon poste pour prendre connaissance des nouvelles du monde. Il me faut bien dire que si je comprends les juges, qui n'auraient pas dû être mêlés à cette affaire mais ont finalement courageusement manifesté une grande prudence, j'ai plus de mal à admettre l'attitude de certains médias qui se contentent d'emboucher les trompettes des victimes au lieu de chercher à les éclairer.

Mais quant à moi je pus partir rejoindre la Corse, avec le sentiment du devoir accompli...enfin, presque.

Aussi permettez quelques impertinences en guise de morale.

La morale à tirer de cette interminable saga est que l'idée du principe de précaution est à manipuler avec, justement, beaucoup de précautions. Conçu pour protéger l'environnement des futures générations, il a rapidement d rap  sous l'impulsion des médias puis des politiques vers une rétribution systématique des victimes et la recherche à tout prix d'un coupable si possible haut placé. Comment ne pas ajouter que la dérive médiatique consistant à privilégier l'opinion publique sur celle de gens du métier, soupçonnés de quelques connivences malhonnêtes avec le progrès, explique bien des dérapages.

Les élucubrations de quelques bateleurs sur les OGM, le « développement durable », (quel développement ? Sur quelle durée ?) risquent de se payer très cher. Incapable de prendre parti, je suis tout de même surpris que ne soient interrogés sur ces questions qu'un gourou moustachu ou des associations, par nature craintives devant toutes initiatives dépassant leur compréhension.

Nous serons sans doute près de 9 milliards d'habitants sur notre planète dans une cinquantaine d'années. Comment les nourrir ? Avec du « bio » ? Le réchauffement et la montée des eaux provoqueront d'immenses déplacements de population, il y faudra de gigantesques moyens de locomotion, des bateaux, des avions. Propulsés comment ? Par  olienne ?



Les subtilités juridiques sur les responsabilités civiles sont dangereuses et le droit à l'erreur devrait être inscrit dans la loi. Aucun dessin n'est parfait, aucune œuvre n'est parfaite, un accident est toujours possible. Lorsqu'il arrive, punir les « inventeurs » peut inhiber toute volonté non seulement de créer mais même de corriger les inévitables, parce qu'humaines, imperfections.

Dans les premiers jours de la première instance un avocat fit l'intéressant en me demandant si j'étais bien responsable du dessin de l'avion : « oui », « mais vous vous dites non coupable », et la salle de s' claffer. C'est tout simplement stupide, le passager est responsable d'avoir choisi un avion pour voyager, il n'est pas pour autant coupable de sa mort.

Aeromed N  32 Nov 2008

Dans cet accident je vois bien des responsables, bien des erreurs, je ne vois pas de coupables, même pas les pilotes qui après tout ont cru bien faire dans l'urgence.

Que la justice se consacre aux crimes et qu'elle prenne conscience qu'elle aussi est responsable : Quinze ans de poursuites inutiles parce que tout avait été dit et fait pour qu'un tel accident, involontaire bien sur, ne se renouvelle pas ! Il paraît que nous manquons de magistrats. Que de temps perdu dans cette affaire ! Pourquoi embaucher d'autres experts beaucoup moins compétents que ceux de la commission administrative, qui avait autant d'indépendance et bien plus de capacités techniques. Il y a en France un corps de fonctionnaires, le Bureau d'Enquête Accident, qui regroupe les plus compétents, les plus honnêtes des spécialistes en la matière. Assermentez-les et utilisez-les au lieu de choisir des laissés pour compte qui même lorsqu'ils ne sont pas de parti pris n'ont ni les moyens ni les compétences d'être de raisonnables interlocuteurs pour une enquête productive.

J'ai bien conscience que l'on me reprochera de faire le « saint Jean bouche d'or », mais tout de même, seize ans, 1992-2008, et l'affaire n'est pas finie, les parties civiles se pourvoient en cassation !

Je terminerai cependant par des excuses, même si j'ai le sentiment d'avoir fait mon devoir pour la sécurité des vols. Des excuses pour les pilotes que j'ai paru parfois accabler. Même s'ils commettent des erreurs, entre leurs mains pendant ce temps-là, heureusement, l'A320 effectue en toute sécurité près de quinze mille vols quotidiens de par le monde. Il réunit des familles, transporte du savoir, sauve des malades, assure la liberté.

**Comme le sang dans le corps, il n'y a ni vie ni développement sans transport, l'assurer c'est la grandeur de leur métier.**

*\*Remerciements à Messieurs GOSCINI ET UDERZZO pour le prêt de leurs dessins, dont l'usage n'est pas à visée commerciale*

Je reçois la belle histoire suivante de mon ami Jean HOUBEN, ancien commandant de bord de C135F ravitailleur de l'Armée de l'Air. Partageant avec beaucoup d'autres une grande admiration pour le héros national que fut Roland GARROS, je ne résiste pas au plaisir de vous la livrer.

*Maurice LARRAYADIEU.*

## **UNE ESCALE DE ROLAND GARROS A FREJUS PENDANT LE PARIS-ROME.**

*En 1911, Roland Garros s'inscrit pour participer à la course Paris-Rome. Parti de Buc, il se pose tout d'abord à Tonnerre puis à Dijon pour ravitailler. Ensuite escale à Lyon avant de s'arrêter pour la nuit à Avignon. Le lendemain, il redécolle mais, victime d'une panne, il est contraint de se poser à proximité de Mallemort. Son avion, très endommagé lors de l'atterrissage, ne peut être réparé rapidement. Pour continuer la course, Garros n'a d'autre solution que d'acheter, d'occasion et au prix fort, un appareil en très mauvais état. Dans ce qui suit, il relate le troisième jour de la course qui l'oppose à Conneau. (Nom d'emprunt du Lt de vaisseau André Beaumont).*

On vint me réveiller vers deux heures. [...]. Conneau était en panne et en réparation avant Fréjus. [...] Je repartis, plein d'entrain. Le vieux moteur sonnait la ferraille. On sentait l'usure de toutes les pièces. L'appareil était encore plus fatigué, les surfaces étaient flasques et déformées : les commandes répondaient mollement. Par le capot disjoint, l'huile giclait noire et je devais nettoyer mes lunettes toutes les cinq minutes.

Enfin, le temps se gâta tout à fait. Le ciel nuageux me condamnait à rester très bas sur cette région accidentée. Le vent soufflait par rafales chargées de gouttes de pluie, les remous étaient violents. Dans certaines secousses, je sentais craquer mes vieilles ailes vermoulues, cela valait les pires souvenirs d'Amérique... Malade, abruti, je luttais machinalement. J'enrageais contre l'huile qui m'aveuglait et qu'il fallait essuyer continuellement, d'un geste crispant... Par moments, je traversais à l'aveuglette des nuages de pluie. Ce fut ainsi pendant plus d'une heure, entre Peyrolles et le sud de Draguignan.



28 mai 1911 : décollage de Dijon lors du Paris-Rome. (DR)

Tout à coup, derrière une crête abrupte, je trouvai la plaine de Fréjus. L'atmosphère y était relativement calme, mes muscles eurent quelques minutes de repos. Mais, en vue de Fréjus, j'entrais dans un orage de pluie. C'était l'aveuglement complet. Mon mouchoir, imbibé d'huile, ne nettoyait plus. En frottant nerveusement je fis sauter de sa monture un de mes verres de lunettes et l'œil correspondant dut s'ouvrir sous les piqûres douloureuses des gouttes de pluie, tandis que l'autre restait aveugle derrière un verre opaque. Pour y voir un peu, je devais tourner la tête et regarder derrière mes ailes. C'était une petite torture.



28 mai 1911 : escale à Lyon. Autour de l'avion, beaucoup de curieux. (DR)



A Lyon, Garros étudie avec soin sa carte avant de décoller de Bron. (DR)



A Lyon également, Jacques Mortane interroge Roland Garros. (DR)

J'atteignis Fréjus, où nous avons un champ de ravitaillement. Je cherche vainement ce champ entre l'est et le sud, selon l'indication de ma carte. Rien... mes yeux n'y voyaient plus. J'avisé une bande de terrain qui borde une route. J'y descends. Le sol est marécageux et couvert de grandes herbes, j'évite cependant le capotage.

J'étais exténué, mais il fallait arriver à Nice. J'avais l'espoir d'y arriver premier. Je cours au village, aussi vite que le permet mon état physique. En chemin, je vois une bicyclette appuyée à la porte d'une maison. Je l'enfourche en criant au propriétaire ahuri que je vais la rapporter et me voilà pédalant vers le centre de Fréjus.

On me renseigne : " *L'aérodrome ? Par là... Il y en a déjà un d'arrivé...* ". Encore... encore lui...J'arrive au terrain à bout de souffle. Sallenave et les mécanos étaient là avec une auto. J'abandonne mon vélocipède à un sort incertain et nous partons avec les provisions nécessaires. En route, Sallenave me raconte que j'étais passé au-dessus d'eux sans les voir. Conneau avait remisé son appareil et déclaré qu'il passerait la nuit à Fréjus. Il était déjà sur le chemin de la ville, lorsque j'avais surgi. Aussitôt, demi-tour, grand branle-bas et départ pour Nice. Pendant ce temps, je faisais de la bicyclette...

Nous arrivâmes auprès de mon appareil. Les mécanos remplissaient mes réservoirs avec une lenteur maladroite, tandis que je m'efforçais de me préparer une petite piste de départ en piétinant les hautes herbes qui auraient pu me faire capoter. Au moment de me mettre en route, on s'aperçut qu'on avait oublié une seringue d'amorçage. On mit vingt minutes à lancer mon moteur. La nuit venait... Je ne dérageais pas. Lorsque je m'envolai enfin, il faisait presque nuit. La pluie avait cessé. J'avais trouvé une vieille paire de lunettes dans mes poches et on m'avait donné un mouchoir neuf.

Malgré l'obscurité, je reconnaissais les contours familiers de cette côte. Je volais très bas, à une cinquantaine de mètres et, pour couper court, car il fallait arriver à Nice avant la fermeture du contrôle, je fus un moment à plusieurs kilomètres au large (dans le golfe de La Napoule). " *Si j'ai une panne ici, me disais-je, je suis tout bêtement fichu...* "

Je reconnus le phare du cap d'Antibes qui fouillait l'horizon et le pris pour point de direction. Je pensais tout le temps au Petit Poucet et je m'étonnais de cette réminiscence puérile à un moment où je sentais ma vie dépendre d'un fil d'allumage. Puis, je passais en revue ce qui pouvait vraisemblablement m'arriver en dix minutes. Arriverai-je à Nice ? Y serai-je le premier ? Atterrirai-je sans accident, dans cette obscurité ? Pourquoi ai-je gardé un souvenir aussi clair, aussi précis, de ces minutes lucides ? Toutes ces réflexions étaient cependant bien banales.

Mais une impression profonde et indéfinissable se dégageait des choses environnantes. Dans l'ombre, à ma gauche, c'était le décor de mon enfance qui se déroulait lentement, pointillé de lumières, tandis que devant moi la grande nappe sombre, ondulée, attirante de la mer, fuyait sous mes ailes, d'un glissement égal et doux.

Je passai entre Sainte Marguerite et Cannes, longeai le fond du golfe Juan, coupai le cap d'Antibes à sa base et suivis jusqu'à Cagnes le rivage plat de cette plaine que j'ai tant de fois parcourue à bicyclette lorsque j'avais quatorze ans. Une minute plus tard, j'arrivai à l'embouchure du Var que je devinais dans l'obscurité. À ce moment, un feu signal s'alluma, comme je m'y attendais. On avait entendu mon moteur. Je visai le feu. Mes roues prirent contact dans les flammes mêmes et l'appareil s'arrêta normalement, un peu plus loin.

Conneau était arrivé depuis vingt minutes !

Aeromed N° 32 Nov 2008

Ce texte est extrait des **Mémoires de Roland Garros** de son ami Jacques Quellennec

On pourrait aussi ajouter que Roland GARROS est passé à la postérité pour avoir réussi, le 23 septembre 1913, la première traversée de la Méditerranée en avion en partant de Fréjus justement, en 7 heures et 53 minutes. Il lui restait 5 litres d'essence quand il se posa à Bizerte, après avoir subi deux pannes moteur au large de la Corse et au-dessus de la Sardaigne.

La Première Guerre mondiale le fit naturellement pilote de guerre. Il remporta quatre victoires. Prisonnier de guerre après un atterrissage forcé en territoire ennemi, il s'évadera 3 ans après et reprendra le combat.

Il fut tué lors d'un combat aérien le 5 octobre 1918 à Saint-Morel dans les Ardennes, où il est enterré.

M.L.

Aeromed N° 32 Nov 2008

**Roland Adrien Georges Garros**, né le [6 octobre 1888](#) à [Saint-Denis](#) de [la Réunion](#), mort pour la France le [5 octobre 1918](#) à [Saint-Morel](#) près de [Vouziers](#) dans les [Ardennes](#), lieutenant pilote, un des pionniers de l'[aviation](#) française.



\*\*\*\*\*

## Crise Cardiaque à Mach 2

En ce jour d'automne 1978, ça fait 6 mois que le premier prototype du Mirage 2000 vole et la première délégation étrangère, susceptible de commander l'appareil (les Australiens), est arrivée en France la veille, pour une série de vols d'évaluation qui doit commencer le sur-lendemain.

Parmi les nombreuses tares révélées par les vols d'essais, l'une concerne le réacteur, le M53 de la SNECMA, dont la marge au pompage du compresseur est insuffisante. Ce pompage du compresseur se manifeste par une détonation plus ou moins violente selon l'altitude et provoque une perte quasi-totale de la poussée; il est nécessaire de couper le moteur, puis de le rallumer pour retrouver un fonctionnement normal. Pour un avion mono-moteur comme le Mirage 2000, c'est évidemment, un inconvénient de taille.



Les vols d'essais ont permis d'identifier le profil de vol le plus susceptible de provoquer le phénomène : pratiquer de fortes incidences, avec le moteur au plein gaz, après avoir volé de façon prolongée à fort nombre de Mach (conséquence de l'échauffement cinétique que subit la machine dans ces conditions). Ils nous ont aussi permis de classer les moteurs du parc dont nous disposons, selon leur sensibilité au phénomène.

Nous craignons que les Australiens aient eu vent du problème et ne cherchent à le mettre en évidence. Nous avons donc monté notre moins mauvais moteur sur l'avion et nous nous apprêtons à faire une ultime vérification de bon fonctionnement avant de mettre la machine entre leurs mains. C'est de bonne guerre.

Nous voici donc réunis en ce Samedi matin dans le bâtiment des Essais en Vol Dassault à Istres pour le briefing du vol. Il y a là plus particulièrement :

- Jean COUREAU, quinquagénaire alerte et Chef Pilote des Avions Marcel Dassault,
- Bernard DUBREUIL, Ingénieur d'Essais Dassault - Responsable du Mirage 2000-001
- Moi-même, qui assume des fonctions équivalentes au sein de la SNECMA pour ce qui concerne le moteur.

Une fois le briefing terminé, COUREAU rejoint l'avion et se brêle dans le cockpit, pendant que DUBREUIL et moi-même gagnons la salle de télémessure d'où se fera le suivi du vol, en liaison radio avec l'avion d'essai.

Le début du vol est sans histoire : mise en route du moteur, décollage, montée subsonique jusqu'à 36 000 feet, décélération supersonique en palier jusqu'à Mach 2, puis montée iso-Mach 2 de 36 000 feet à 50 000 feet, le tout avec le moteur au plein gaz afin de le mettre en température.

Et c'est là, à 50 000 feet et Mach 2, que l'essai commence pour de bon.

Il consiste à mettre l'avion en virage et à tirer « manche au ventre » afin d'atteindre l'incidence la plus élevée possible ; Dans ces conditions, le poids apparent de l'appareil, et de son occupant, augmente brutalement jusqu'à atteindre plusieurs fois son poids normal (jusqu'à 9 fois pour le Mirage 2000). C'est une condition pénible, où le simple fait de soulever sa cage thoracique pour respirer demande un effort.

Sous l'augmentation du poids apparent, le Mirage 2000 se met à décélérer lentement, bien que le moteur soit toujours au plein gaz. Cela dure et COUREAU commence à avoir le souffle court. Alors qu'on approche le nombre de Mach critique, celui où le moteur va pomper, s'il doit le faire, COUREAU annonce soudain en radio, d'une voie haletante :

- **COUREAU** : « Oh là, là !  
Qu'est-ce qu'il se passe ?  
Je me sens pas bien. Pas du tout ».
- **DUBREUIL** : « Tu as un problème de pressurisation cabine ? ».
- **COUREAU** : « Je ne sais pas. Je ne crois pas ».
- **MOI** : « Il faut réduire les gaz. Tout de suite ».
- **COUREAU** : « Je ne peux pas atteindre la manette des gaz. Je ne peux plus bouger mon bras gauche »



Je suis encore jeune et, instantanément, l'émotion me submerge :

- **Je me dis** : « il est foutu ! Le moteur va pomper et il ne pourra rien faire.  
C'est bizarre: on entend encore sa voix et pourtant il est déjà mort ».

DUBREUIL, qui en a vu d'autres, reprend rapidement l'initiative. Il pense que COUREAU est victime d'une panne d'alimentation en oxygène et qu'il souffre d'anoxie. Il se met à le harceler de tâches à effectuer, afin d'empêcher son cerveau de s'engourdir dans une inconscience définitive. En fait, COUREAU n'est pas victime d'une panne mais d'un malaise cardiaque, déclenché par l'intensité de l'effort physique que demandait l'essai, et il est bien en peine de satisfaire les demandes de DUBREUIL, à tel point qu'il finit par annoncer :

- **COUREAU** : « Je ne suis pas capable de piloter l'avion. Je vais m'éjecter ».

Et là, DUBREUIL a la bonne réaction. Il change complètement de stratégie et dit calmement à COUREAU :

- **DUBREUIL** : « Prends ton temps. Il y a du pétrole (en fait 15 minutes de rab.).  
Rentres doucement vers le terrain et on verra plus tard ».

Pendant le quart d'heure qui suit, COUREAU guide doucement l'avion vers le terrain en restant à une altitude propice pour une éjection; petit-à-petit, il semble reprendre du poil de la bête. En parallèle, nous faisons mettre en place les pompiers et une ambulance le long de la piste.

L'échéance venue, COUREAU annonce :

- **COUREAU** : « Je vais essayer de me poser mais je ne suis pas sûr d'y arriver ».

De la salle de télémétrie, je vois l'avion se présenter pour atterrir en Piste 16 et finalement COUREAU le pose sans problème et l'avion s'immobilise. Tout le monde se rue hors de la salle de télémétrie pour rejoindre l'avion.

COUREAU s'extrait tant bien que mal du cockpit, descend l'échelle et tombe dans les bras de DUBREUIL, conscient qu'il revient de loin et qu'il le doit bien à son Ingénieur. Certains médecins déclareront d'ailleurs que, dans son état, il n'aurait pas survécu à une éjection.

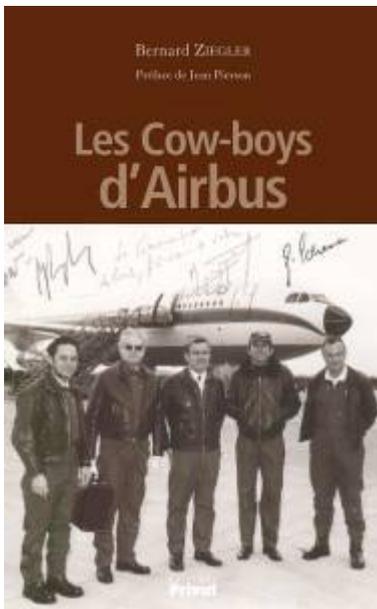
COUREAU n'a plus jamais volé sur des avions à hautes performances après cela. Il a survécu 20 ans.

## **Jacky JOYE**

Ex-Ingénieur Navigant d'Essais SNECMA et AIRBUS

Aeromed N° 32 Nov 2008





**« Les Cow-boys d'Airbus  
Carnet de bord d'un pilote (1972-1997) »**

**Collection : aviation**

**Qu'était Airbus à ses débuts? Une petite famille d'hommes décidés à créer une grande famille d'avions. Tel était le rêve de ces pionniers, liés par une même passion, et qui avaient à cœur de bâtir, autour de cette grande ambition une vraie et solide communauté européenne.** Bernard Ziegler, polytechnicien, ingénieur et pilote d'essais était, à la tête des essais en vol l'un de ces artisans de la première heure. Et sans doute le plus acharné à mener à bien ce programme né dans l'ombre du prestigieux Concorde, et qui ne faisait pas l'unanimité, loin de là.

**«On nous appelait les cow-boys, parce que nous étions toujours prêts à nous battre pour faire aboutir ce programme quitte à y passer des nuits» raconte-t-il dans ce livre riche d'anecdotes.** En feuilletant son album de photos, Bernard Ziegler fouille sa mémoire pour nous offrir ce recueil d'histoires «que se racontaient des aviateurs sur le terrain de Blagnac à l'époque où à la place du béton poussaient des champignons... et où la compétence ne se mesurait pas en sous mais en performances». Rien d'amer ni de revancharde toutefois, dans ce **récit très vivant qui veut simplement témoigner, souvent avec humour et toujours avec beaucoup de sincérité, d'une aventure hors du commun dont on mesure aujourd'hui l'énorme succès.**

Un miracle ? Presque «Car **Airbus, il y a trente ans, n'était rien**» rappelle l'auteur **«Juste quelques centaines d'ingénieurs européens, pas de clients et une réputation de farfelus exotiques dans un monde dominé par les USA».**

**On connaît la suite ....**

Polytechnicien, ingénieur diplômé de SupAéro, pilote militaire et pilote d'essais formé à l'Ecole du personnel navigant d'essais et de réception (EPNER), **Bernard Ziegler** a pris les commandes de 240 types d'avions différents. Il a notamment participé au Centre d'Essais en vol à la mise au point du Mirage à géométrie variable. Ce pilote habile et courageux - son avion de chasse avait été abattu en Algérie - est aussi un ingénieur novateur et avisé, doté d'un tempérament de baroudeur. Il a été appelé en 1970 par son propre père Henri Ziegler, premier administrateur-gérant d'Airbus Industrie, pour diriger à Toulouse le centre d'essais en vol de ce consortium européen naissant, qui avait tout à prouver. Bernard Ziegler est notamment connu pour avoir développé sur Airbus les systèmes de vols à commandes électriques. Il finira sa carrière comme directeur technique du consortium après avoir mis en vol la plupart des avions de la gamme Airbus.

Bernard Ziegler est également l'auteur de *Lettres à un jeune pilote* (Ed. Balland)

15 x 24, 200 p., 15 euros

**En librairie le 16 octobre 2008**

**Contact presse :**

Laetitia Fossorier

[laetitia.fossorier@editions-privat.com](mailto:laetitia.fossorier@editions-privat.com)

01 40 46 54 31

06 74 13 40 08

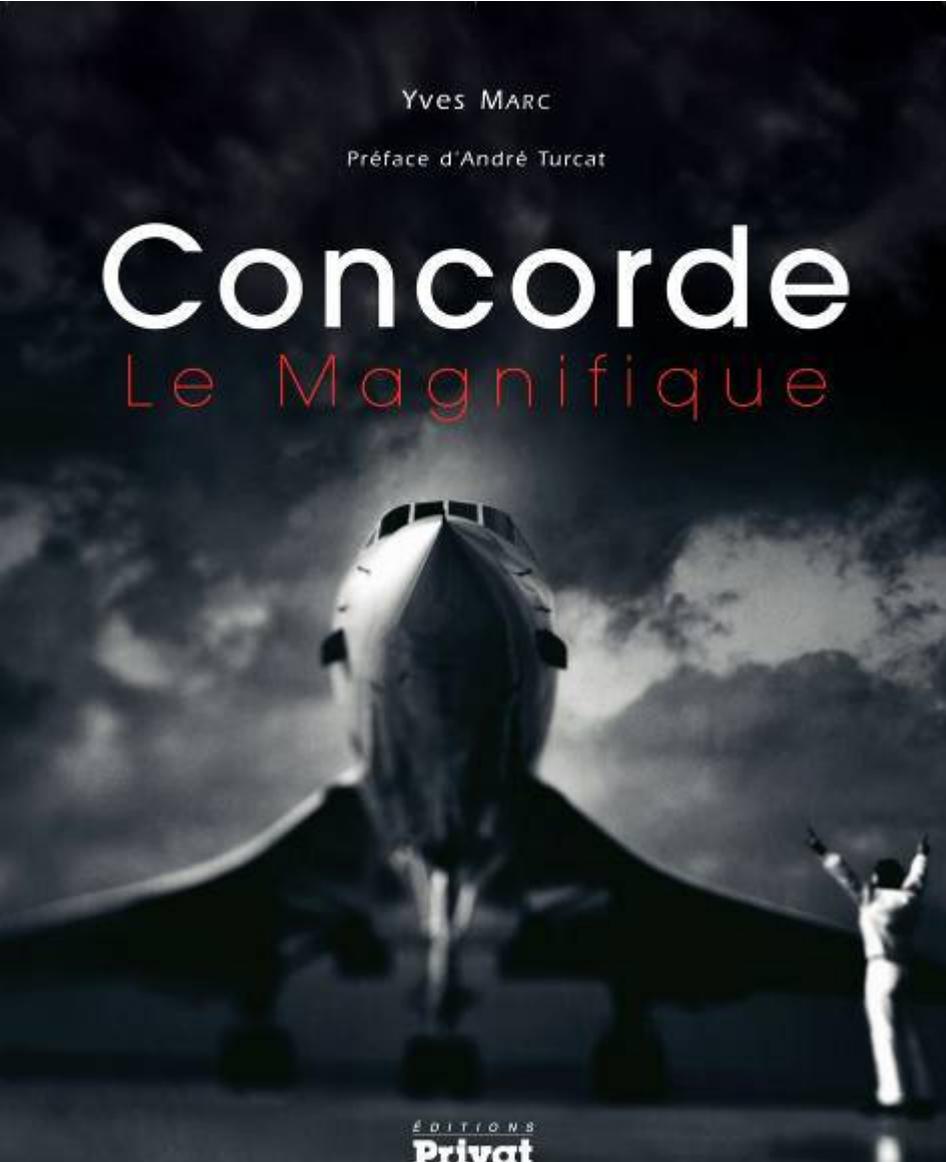
Aeromed N° 32 Nov 2008

YVES MARC

Préface d'André Turcat

# Concorde

Le Magnifique



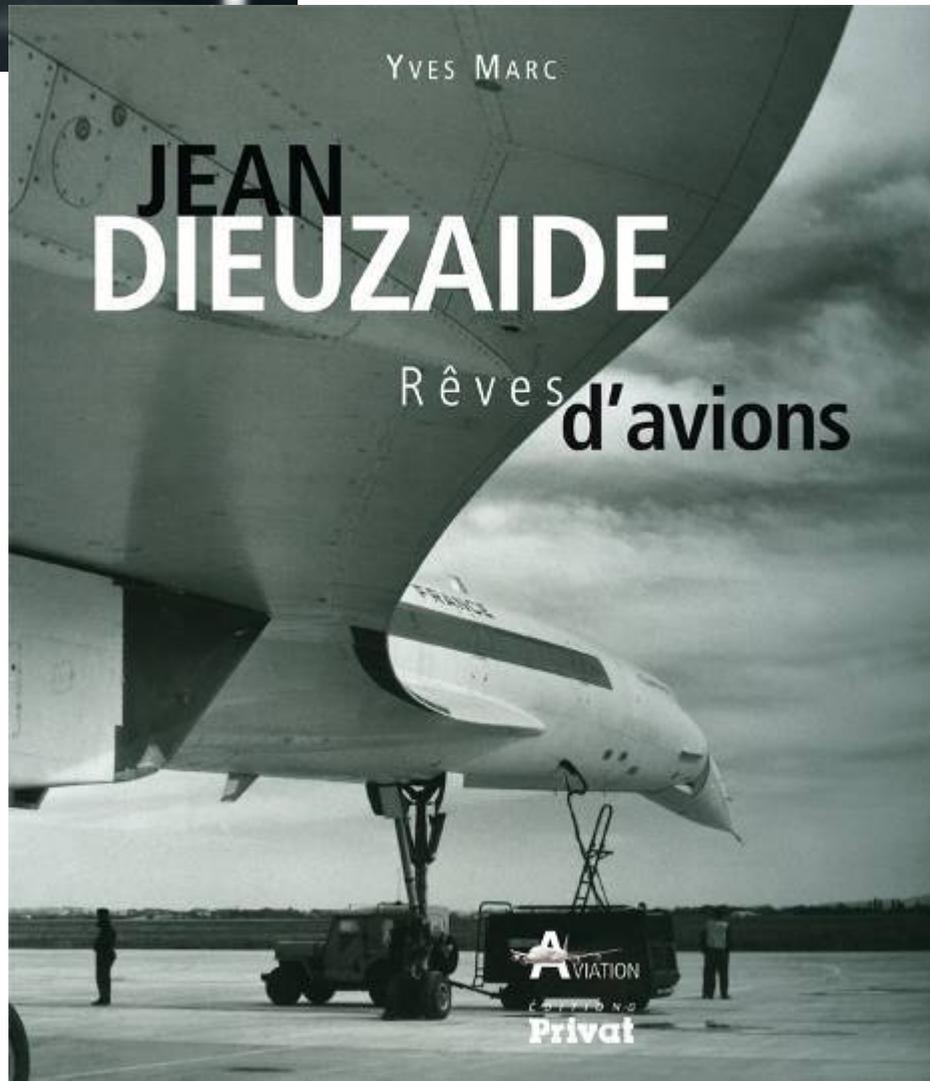
ÉDITIONS  
**Privat**

Aeromed N° 32 Nov 2008

YVES MARC

# JEAN DIEUZAIDE

Rêves  
d'avions



AVIATION  
ÉDITIONS  
**Privat**

## Test Pilot's Tribute Website

<http://thetartanterror.blogspot.com/>

Some of you reading this article may have already seen or have been included in my Tribute to Test Pilot's blogsite, which has now been running since 2005.

I have a lifelong interest in aviation, and more specifically with experimental aircraft and the test pilots and engineers who have been involved with aircraft development. Having worked in civil aviation for over 20 years, i am currently a Flight Operations Controller with a regional airline, the next best thing to flying!

The foundations of my website were laid, when I decided to share my aviation memorabilia online for others to enjoy. Once the blogsite has been created, I realised that it would be seen 'as just another site with someone's collection displayed', and that it lacked something to make it more informative and interesting to the reader. It was then that I developed the idea to make it a more fitting tribute by providing biographical information and photographs of the test pilots and aircraft that have contributed in one way or another to the advancement of aviation and spaceflight.

I have tried to (and am still trying) to gather as much information directly from the test pilots that i feature on the site, and by also using other research sources for those people that are either uncontactable or have sadly passed away. The most striking thing that I have noticed whilst performing my research is that although there is information available on the internet about many test pilots, none of this has been brought together in one central website. My aim is to eventually convert the blog format site to a fully searchable website, whereby one can search for a specific name or by a specific country or aircraft manufacturer to get information about a person or aircraft.

The volume of replies that I have had in response to my letters and emails from people worldwide has been quite overwhelming, and the information, the photographs and the memorabilia that has been provided in support of the website has been invaluable and very much appreciated, without which the site would not exist. There are many parts of the current site that are lacking information eg. years of birth/death etc, so if anyone can help with filling in the gaps, I would love to hear from you. I would also like to hear from anyone that works or has worked in the flight test environment be it as a test pilot or a flight test engineer (or if you have a suggestion for an entry or correction to the site), so again, please feel free to make contact with me.

My email is: [the\\_tartanterror@yahoo.co.uk](mailto:the_tartanterror@yahoo.co.uk)

Neil Corbett  
Scotland



DUBAI ADVENTURES  
BY REGIS



**Quelles belles images**



**Merci Régis**



Aeromed N° 32 Nov 2008



## Il n'y a pas que du raisin dans le vin...

Environ 7,6 % de la population générale présente des réactions respiratoires ou cutanées lors de la consommation d'alcool, et particulièrement de vin. La liste des substances chimiques pouvant contaminer le vin est impressionnante : sulfites, dioxine, histamine, biphényles polychlorures, hexachlorobenzène, éther de diphenyle de polybromide, hydrocarbures aromatiques, naphtalène, arsenic, cadmium, mercure et plomb... Les sulfites ont longtemps été tenus responsables de l'asthme induit par le vin, mais leur rôle est peut-être surestimé. Des co-facteurs ou d'autres composants du vin pourraient en effet être impliqués comme l'éthanol ou l'histamine.

L'allergie au raisin est rare mais a été décrite tout comme l'allergie au raisin induite par l'exercice. Les allergènes du raisin sont une endochitinase, une protéine thaumatine-like et une protéine de transfert lipidique. Des protéines alimentaires allergisantes autres que celles du raisin peuvent cependant être trouvées dans le vin : caséine, lait, blanc d'œuf et colle de poisson (utilisation de produits clarifiants).

Un autre contaminant biologique du vin a récemment été identifié en Espagne comme responsables de réactions allergiques. Un syndrome oral, un flush du visage, des symptômes asthmatiques, et même un choc anaphylactique, ont ainsi été décrits chez des patients ayant consommé du jus de raisin ou du vin nouveau. Tous ces patients avaient des tests cutanés et des IgE spécifiques positives pour... les venins d'hyménoptères (abeille, vespula, poliste) ! Tous avaient des tests de provocation négatifs aux sulfites et au vin de plus d'un an ainsi que des tests cutanés négatifs aux allergènes usuels (raisin et blanc d'œuf inclus). Par contre, le test de provocation au vin incriminé était positif. Les allergènes d'hyménoptères pourraient donc être présents dans le vin jeune avant d'être probablement dénaturés par la fermentation.

**Dr Geneviève Démonet**

*Armentia A et coll. : Adverse reactions to wine: think outside the bottle. Curr Opin Allergy Clin Immunol 2008 ; 8 : 266-269.*

## Et si les boissons light faisaient grossir ?

Par crainte de prendre du poids, de plus en plus de sujets se sont, au cours des trois dernières décennies, tournés vers les boissons et les aliments édulcorés. Mais, et ce « mais » pourrait être de taille, les édulcorants des boissons au goût artificiellement sucré pourraient au long cours favoriser eux-mêmes une prise de poids. C'est ce qui ressort d'une vaste étude menée aux États-Unis.

Cette étude, qui a porté sur 3 371 sujets ayant participé à la San Antonio Heart Study et suivis pendant 7 à 8 ans, a en effet examiné la relation entre consommation de boissons contenant des édulcorants artificiels et prise de poids à long terme. Une relation dose-réponse significative a ainsi été mise en évidence entre consommation de boissons avec édulcorants et incidence du surpoids (indice de masse corporelle, IMC, atteignant ou dépassant 25), incidence de l'obésité (IMC supérieur ou égal à 30) et changements d'IMC (delta IMC) au cours du suivi.

La consommation hebdomadaire de plus de 21 boissons avec édulcorants artificiels s'est avérée, chez les 1 250 sujets ayant un poids normal à l'entrée dans l'étude, associée à un risque presque double de surpoids ou d'obésité, en comparaison de l'absence de consommation de ces boissons (odds ratio, OR = 1,93 ; IC à 95 % 1,2-3,11 ; p = 0,007) et, doublé chez 2 571 sujets dont l'IMC était initialement inférieur à 30 (OR = 2,03 ; 1,36-3,03 ; p = 0,0005).

Les changements d'IMC étaient significativement plus élevés pour les quartiles 2 à 4 de consommation de boissons avec édulcorants (consommation moins de 3 fois, de 3 à 10 fois, de 11 à 21 fois par semaine) qu'en l'absence de consommation de boissons contenant ces édulcorants (+ 1,01), avec des delta IMC, dans l'ensemble plus élevés de 47 % chez les utilisateurs de boissons avec édulcorants artificiels que chez ceux ne consommant pas ce type de boissons, et respectivement de + 1,46 (1,20-1,73 ; p = 0,003) ; + 1,50 (1,23-1,78 ; p = 0,002) et 1,78 (1,51-2,06 ; p = 0,0001) pour les quartiles 2 à 4 de consommation.

La stratification selon le sexe, l'ethnie, l'alimentation à l'entrée dans l'étude, le changement de statut vis-à-vis de l'exercice physique, l'existence d'un diabète, retrouvait, de façon homogène, des variations d'IMC plus élevées chez les consommateurs de boissons avec édulcorant. Les différences étaient significatives pour toutes les variables sauf trois : l'accroissement de l'activité physique, l'existence d'un diabète et celle d'un IMC dépassant 30 à l'entrée dans l'étude.

Les résultats de cette étude jettent le trouble. Ils suggèrent la possibilité d'une association entre boissons avec édulcorants et prise de poids 7 à 8 ans plus tard, susceptible d'alimenter l'épidémie d'obésité, mais sans affirmer une relation causale. À préciser par des études complémentaires.

**Dr Claudine Goldgewicht**

*Fowler S et coll. Fueling the obesity epidemic ? Artificially sweetened beverage use and long term weight gain. Obesity 2008, Publication avancée en ligne 5 juin 2008. Copyright © <http://www.jim>*

## L'heure d'été tue... (un peu !)

Depuis des décennies, au printemps et à l'automne, les journaux télévisés nous proposent des reportages sur les conséquences physiologiques du changement d'heure. Ce véritable « marronnier », évoque année après année, les difficultés de tel ou tel groupe professionnel (les boulangers ou les disc-jockey), ou de telle ou telle classe d'âge (les jeunes enfants ou au contraire leurs aîeux) à adapter leur horloge biologique au passage à l'heure d'été ou à l'heure d'hiver. Mais rien de tout cela n'est très alarmant. Pour aller plus loin dans l'exploration des conséquences médicales du changement d'heure auquel sont exposés chaque année un milliard et demi de terriens, des épidémiologistes suédois ont utilisé les grands moyens. Ils se sont basés sur les données du registre suédois des infarctus du myocarde (IDM) qui recense tous les cas diagnostiqués dans le pays depuis 1987. Il a donc été possible de comparer le nombre d'IDM recensés chaque jour de la semaine qui suit le changement d'heure de printemps ou d'automne à la moyenne des cas enregistrés lors du jour homologue des deux semaines qui ont précédé et qui ont suivi. Ainsi, par exemple, le nombre de cas du lundi qui suit le dimanche de printemps où les habitants sont invités à avancer leur montre d'une heure et donc peu ou prou à dormir une heure de moins est rapproché de celui de la moyenne des quatre lundis qui encadrent cette semaine.

### Plus d'infarctus après le passage à l'heure d'été

De ces calculs il ressort que lors de la semaine qui suit le passage à l'heure d'été, l'incidence des IDM est augmentée significativement par rapport aux deux semaines suivantes et précédentes (+ 5,1 % avec un intervalle de confiance à 95 % [IC95] entre + 3,2 % et + 7,1 %.). Dans le détail l'augmentation n'est significative que pour le lundi, le mardi et le mercredi qui suit le changement d'heure. A l'inverse, la semaine qui suit le changement d'heure d'hiver, le nombre d'IDM est diminué mais de façon non significative (-1,5 %). La réduction d'incidence est toutefois significative le lundi d'automne qui suit le changement d'heure.

Les variations d'incidence observée semblent bien correspondre à un phénomène réel puisque les auteurs ont pris de multiples précautions afin d'éliminer les biais : moyenne des incidences mesurées sur 20 ans, période de comparaison précédant et succédant immédiatement la semaine en question pour ne pas mesurer une simple tendance saisonnière, redressement des chiffres du dimanche pour tenir compte pour le dimanche de printemps de sa réduction à 23 heures et pour celui d'hiver de son allongement à 25 heures, remplacement du dimanche de Pâques par le dimanche suivant les années ou cette fête tombait dans les 2 semaines suivant le passage à l'heure d'été...etc

### Faut-il se coucher tôt et se lever tard ?

Quelle pourrait être la cause de ces variations d'incidence des IDM ? Pour Imre Janszky et coll., l'hypothèse la plus probable est que la diminution de sommeil d'une heure lors du passage à l'heure d'été favorise la survenue d'IDM chez des sujets à haut risque sans doute par le biais d'une augmentation de l'activité sympathique et d'une libération de cytokines. A l'inverse, l'heure de sommeil supplémentaire engrangée lors du passage à l'heure d'hiver pourrait être protectrice chez des sujets à risque. Un même mécanisme pourrait expliquer la plus grande incidence des IDM le lundi, puisque la nuit de dimanche à lundi paraît être celle au cours de laquelle on dort le moins (tout au moins pour les sujets qui travaillent). Pour les partisans d'une médecine préventive tous azimuts cette découverte devrait conduire à recommander aux sujets à risque d'éviter, dans la mesure du possible, les modifications brutales de leurs rythmes circadiens c'est-à-dire à se coucher plus tôt tous les dimanches soir et plus particulièrement lors du passage à l'heure d'été ... Les fatalistes rappelleront que c'est la vie même qui est un facteur de risque...

Dr Anastasia Roublev

Janszky I et coll. : Shifts to and from daylight saving time and incidence of myocardial infarction. *N Engl J Med* 2008 ; 359 : 1966-68.

## Aimants avalés, des corps étrangers bien particuliers

Des équipes des hôpitaux de Bicêtre et de Genève attirent l'attention sur la particularité de certains corps étrangers ingérés par l'enfant, en l'occurrence des aimants. Ils rapportent le cas d'un enfant de 7 ans, examiné aux urgences pour douleurs abdominales et vomissements après avoir, sur une période de 4 jours, avalé 3 aimants, pari tenu face aux amis ! La radiographie de l'abdomen sans préparation a montré 3 barres métalliques radio-opaques, alignées dans la fosse iliaque droite, et l'enfant a été opéré, même si son état clinique était rassurant. Les 3 aimants se sont avérés situés dans 3 segments digestifs différents, aimantés entre eux et comprimant les parois digestives, avec des lésions pré-perforatives des segments comprimés. Les suites dans ce cas, ont été simples. Mais les auteurs alertent sur les complications décrites après l'ingestion, espacée dans le temps, de 2 aimants au moins ou d'un aimant et d'un corps étranger métallique. Ce qui impose dès l'ingestion connue, l'extraction sous endoscopie des corps étrangers n'ayant pas passé le pylore et, en cas de corps étranger ayant franchi le pylore, la surveillance en milieu chirurgical et l'extraction chirurgicale dès les premiers symptômes.

Dr Claudine Goldgewicht

Raquillet C et coll. : Avaler des aimants : un pari dangereux. *Congrès des Sociétés françaises Médi-Chir Pédiatriques (Nantes)* :

## Cent millions de céphalées en avion

La céphalée est un symptôme commun, si banal qu'on estime qu'à peu près 40 % de la population mondiale souffrira d'au moins un épisode invalidant dans l'année. Les types les plus fréquents sont les céphalées de tension et la migraine, plusieurs études ayant permis d'établir l'existence d'un lien avec des facteurs environnementaux ou personnels ; certaines d'entre elles, qui ne datent que de quelques années, suggérant en outre que les trajets en avion pourraient être une cause déclenchante non négligeable. Une hypothèse d'autant plus à prendre en considération que le rôle étiologique de la pression barométrique a été évoqué à différentes reprises, qu'aussi bien des augmentations que des diminutions de pression pourraient être en cause et que les cabines des lignes régulières ne sont pas pressurisées au niveau de la mer.

Pour estimer le taux, la sévérité et la durée des céphalées associées à un vol (CAV), I Potasman et coll., d'Haïfa, ont distribué entre juillet et septembre 2006 des questionnaires ciblés à plus de 1 000 voyageurs qui s'apprêtaient à monter dans un avion. Ce questionnaire comportait trois rubriques, la seconde "souffrez-vous de maux de têtes pendant les vols ou juste après" déclenchant la troisième répertoriant les caractéristiques du mal. Sur 906 sujets éligibles, âgés en moyenne de 33 ans, 22,3 % rapportaient l'existence d'épisodes de céphalées (au moins) mensuelles. Des CAV ont été signalées par 52 d'entre eux, soit 5,7 % du groupe, sous forme de migraine (20 % cas), la douleur persistant 5,7 + 14,2 heures après l'atterrissage ; 45,4 % des CAV étaient unilatérales, contre 72,7 % de celles d'autre étiologie. Des résultats qui font dire aux auteurs que les CAV ne sont pas rares, et mériteraient certainement qu'on en sache un peu plus sur elles...

Pas rares, les CAV ? Si les données et l'interprétation de cette enquête sont correctes, et en extrapolant aux 3,3 milliards de sièges annuels proposés sur les vols commerciaux, il faut admettre que l'aviation civile serait responsable d'au moins cent millions de CAV annuelles. Par quel mécanisme ? On ne le sait pas encore, même si on ne peut s'empêcher de noter un fort taux de migraines (20 % versus 6 % habituellement chez l'homme et 15 % chez la femme) : les paramètres à étudier sont nombreux, des variations de pression barométrique (hypothèse la plus vraisemblable) à la pression partielle d'oxygène dans les aéronefs en passant par le bruit incessant des moteurs et les caractéristiques particulières d'un air constamment recyclé. Pour avancer un peu, on pourrait poser cette question peut-être iconoclaste qui vient rapidement à l'esprit et à laquelle les auteurs n'ont pu répondre, faute d'une cohorte suffisante : fait-on autant de céphalées en première qu'en classe éco ? Comme on le voit et comme les auteurs le reconnaissent eux-mêmes, cette étude préliminaire en appelle quelques d'autres...

**Dr Jack Breuil**

*Potasman I et coll. : Flight-associated headaches –prevalence and characteristics. Cephalalgia 2008; 28: 863-7.*

## UN VENT MORTEL

**Chaque année les vents du sud Sahara transportent par delà l'océan et la mer, vers les Amériques et vers l'Europe, de grandes quantités de poussières.** Les régions destinataires voient leurs concentrations de poussières atmosphériques augmenter, parfois plusieurs jours durant, et ces poussières transportées interagissent avec la pollution locale anthropogénique et particulaire. Des auteurs espagnols se sont intéressés à l'impact sanitaire, peu exploré jusque-là, de ces tempêtes venant du désert et analysé la mortalité journalière toutes causes liées aux particules dites grossières, c'est-à-dire de diamètre aérodynamique compris entre 2,5 et 10 µm (PM2,5-10) et aux particules fines, de diamètre inférieur à 2,5 µm (PM2,5).

L'étude a été conduite à Barcelone, entre mars 2003 et décembre 2004. Les données de mortalité ont été obtenues via les registres de décès de la ville, celles intéressant les concentrations de particules dans l'air provenaient des mesures effectuées sur un site de surveillance urbain. Les effets de l'exposition aux PM2,5-10 et aux PM2,5 ont été examinés le jour de la tempête et jusqu'à 4 jours plus tard.

Au cours de la période d'étude, 90 jours ont été classés comme jours à poussières sahariennes, et 24 850 décès de cause non accidentelle sont survenus, 70 % d'entre eux chez des sujets âgés de 75 ans et plus. Les jours à poussières sahariennes, l'accroissement quotidien de 10 µg/m<sup>3</sup> des PM2,5-10 était associé à une augmentation de la mortalité journalière de 8,4 % (IC à 95 % 1,5-15,8), alors que les jours hors poussières du Sahara, pour une même hausse de la concentration de particules grossières, l'élévation de la mortalité était de 1,4 % (IC à 95 % - 0,8 ; 3,4) (p pour l'interaction = 0,05).

L'analyse, en revanche, ne met pas en évidence d'augmentation du risque de décès pour l'exposition aux particules fines les jours à poussières sahariennes.

Cette étude, la première selon les auteurs à avoir analysé les effets des tempêtes de poussières sahariennes sur la mortalité en Europe, suggère un effet délétère des particules grossières, avec accroissement de la mortalité toutes causes. Ces résultats appellent confirmation et approfondissement pour préciser le rôle des PM2,5-10 et éclaircir les mécanismes qui sous-tendent l'association observée.

**Dr Claudine Goldgewicht**

*Perez L et coll. Coarse particles from Saharian dust and daily mortality. Epidemiology, Publication avancée , 7 juillet 2008.*

# TOBOGGAN GONFLÉ, EGO DÉGONFLÉ

Un vieil instructeur pilote du SFACT (temps anciens, certes) qui m'apprenait les rudiments du maniement du levier de manœuvre du train d'atterrissage à l'époque à laquelle, pour les pilotaillons de mon espèce, une qualification train rentrant et pas variable se faisait apposer sur la licence de pilote privé, me disait :

« Tu vois ? Ça paraît simple, pour rentrer le train, tu mets la manette sur “rentré” en haut et pour le sortir, tu la mets sur “sorti” en bas. Tu ne peux pas te gourrer ! »

Un autre instructeur m'avait d'ailleurs fait un discours semblable concernant le pilotage.

« Pour monter ; tu tires et pour descendre ; tu tires encore plus ! » Et bien je vous garantis qu'avec un Jodel, c'est vrai !

Mais revenons à notre train.

« Effectivement, pas besoin d'avoir fait Saint-Cyr ! (Là, j'économise un peu Polytechnique par charité chrétienne pour certains de mes collègues...)

- Et pourtant tu verras comme il est simple de changer de catégorie de personnel.
- Deuuh... catégorie de personnel ? Là j'avais besoin d'un complément d'information.
- Ben oui ! Il y a ceux qui ont oublié de sortir le train et ceux à qui ce n'est pas encore arrivé... »

Dieu sait si le vieux bonhomme avait raison et il n'y a pas que pour le train qu'il y a des catégories de personnel. En effet, il y a aussi la catégorie des personnes qui, sur nos grosses machines à transporter plein de monde en même temps, ont percuté un toboggan d'évacuation et la catégorie de ceux qui ne sont pas passés loin.

Pour ce qui me concerne, c'est en ce jour du **10 juillet 2008** mémorable à plus d'un titre que je fus versé d'une catégorie dans une autre.

*Ahh ben non ! Pas lui !*

*Mais si, mais si, lui aussi !*

C'était un **jeudi**. Si si ! Je m'en souviendrai de ce siècle. Un jeudi pourtant pas comme un autre. En effet c'était ce jour où par une météo aléatoire d'un début d'été, la nouvelle promotion de l'EPNER<sup>(1)</sup> à Istres était consacrée et recevait son nom de baptême « Jean Franchi<sup>(2)</sup> » Pilote d'essais exceptionnel incontournable du programme Concorde.

Le département des Essais en Vol au sein duquel une formation homologuée de navigants d'essais a vu le jour depuis bon nombre d'années maintenant, voyait dix de ses poulains intégrés à cette promotion et ayant réussi leur difficile examen, recevoir leur précieux diplôme, sésame pour une brillante carrière.

Si les récipiendaires<sup>(3)</sup>, leur famille et leurs invités s'étaient rendus sur place par leurs propres moyens, quelques “anciens” toujours en activité et quelques conviés d'exceptions avaient choisi d'être aussi présents pour la manifestation très protocolaire de remise des titres. Une dizaine de personnes en tout qui devaient se rendre à Istres dans l'après-midi afin d'assister au cocktail de bienvenue puis à la cérémonie officielle devant débiter à 18h.



Dix personnes ? Pourquoi ne pas profiter d'un vol d'essais permettant l'embarquement de quelques observateurs avec une escale à Istres pour joindre l'utile à l'agréable devoir de soutien ? Le sort faisant parfois bien les choses, le dernier vol de l'**A 380 Msn 004** avant son départ le lendemain pour le salon de Farnborough 2008 donnait cette opportunité.

Vous voyez bien qu'aux Essais en Vol rien n'est laissé au hasard ! Tout est mûrement pensé, pesé, réfléchi et optimisé de sorte à ce que même la consécration des nouvelles forces vives de l'entreprise ne lui coûte pas un centime. Budget de l'opération : nul ! Je mets au défi tout département autre que le nôtre de réaliser une manip. équivalente sans avoir à coucher au moins trois ou quatre zéros avant que de positionner un nombre entier naturel devant... D'ailleurs et à ce propos, je vais juste vous donner un tout petit exemple un peu hérissant de la manière dont est perçue la vision "Power 8" (n<sup>ième</sup> plan de redressement d'Airbus) dans un autre centre de compétence dont on aura retiré toute la pétnence ; la COM<sup>(4)</sup>

Si 1998 était l'année des bleus, 2008 est l'année verte. Les moustaches tristes et agressives de Mamère n'en finissent plus de frémir. Même Voynet lui ferait un bisou. L'environnement et la survie de notre planète sont les seuls sujets qui puissent motiver encore les innombrables politiques et savants inspirés de tous les grands pays responsables de ce monde. (sauf un ou deux tout de même...)

Airbus ne pouvait donc pas rester en marge de cette déferlante verte. L'A 380 est écolo et ne produit pas de déchets. D'ailleurs il a été étudié et fabriqué dans cette perspective. Ses matériaux sont tous recyclables. Siiii ! Je vous jure ! C'est écrit dessus !

Eh oui ! La voici la dernière lubie de la Com : de magnifiques stickers (on adore ça, chez Airbus) sur la dérive et le fuselage pour démontrer à la terre entière lors des salons aéronautiques qu'Airbus respecte en plus des actionnaires, l'environnement. C'est super, ça.

Non ? Alors on n'hésite plus. Non content d'apposer de part et d'autre de la dérive de gigantesques autocollants au message que seuls des anglo-saxons peuvent comprendre, on va jusqu'à écrire sur chaque coté du fuselage « *Recyclable by design* » avec le logo qui va bien !! Dans quelle poubelle au couvercle coloré vais-je bien pouvoir le jeter lorsqu'il sera usé ? C'est évidemment la préoccupation majeure d'une compagnie aérienne cliente que de savoir ce qu'elle va faire de son avion après 25 ou 30 ans de service. Ça tombe sous le sens ! Si vous racontez cela à un paysan du Gers, s'il ne vous tourne pas le dos tout de suite en grommelant qu'ils sont tous fous ces gens de la ville, il vous achève à coups de fourche... **Bref, bilan de l'opération** : deux jours de collage et ...46000 euros ! Quand je vous disais qu'il y avait un joli chiffre devant les zéros... Mais attention, le marketing et la Com sont de vrais métiers. Nous ne pouvons pas comprendre.

Mais là, je m'é gare et m'éloigne un peu d'Istres où après le passage d'un hélicoptère "Tigre" à la couleur d'un désert dépourvu de verdure, un C 141 Starlifter de l'US Air Force décollait pour une destination inconnue en laissant derrière lui un panache de fumée noire dont la photo aurait certainement pu recentrer quelques débats du "Grenelle de l'environnement". Vous me direz, quitte à polluer, il vaut mieux que les Américains le fassent du coté de Fos sur Mer où l'air est déjà moyennement respirable plutôt que chez eux, en Anjou ou dans le Gers... Je me demande parfois si on ne nous prend pas un peu pour des demeurés.

16h, nous voici donc posés à Istres et nous gagnons "l'aire de parking Airbus" située dans l'enceinte CEV afin d'y stationner pendant toutes les festivités. Contrairement à l'habitude d'ailleurs nous pénétrons sur ce parking par l'entrée nord, avion face au sud. Après tout pourquoi pas ? Mais nous verrons plus loin que ce petit détail a eu une certaine importance lors du retour. Nous étions cependant très à l'heure pour le cocktail organisé sous un marabout militaire de camouflage tout vert et plein de trous.

Aeromed N° 32 Nov 2008



Heureusement que ce dernier avait été placé à l'ombre d'un bâtiment car au moins celle-ci pouvait passer par ces mêmes trous...

De toute évidence, "Power 8" sévit aussi au CEV. En effet, Coca-cola, Badoit et jus d'orange constituaient, avec pléthore de soucoupes de biscuits militaires solides et bruns tendant sur le vert, contrefaçons inimitables des Petits LU nantais, la base du pot d'accueil. J'ai connu mieux... Ben oui, le Coca est américain et me génère des retours au carburateur donc berk ! Je ne bois de la Badoit qu'en prélude à la digestion d'un festin digne de Kaamlott et le jus d'orange trop frais file la courante.

J'aurais bien vu et bu un petit coup d'Aberlour 10 ans d'âge on the rocks, moi. Peu importe, là n'était pas l'essentiel puisque, d'une façon générale, cette manifestation permet à tous de renouer avec quelques collègues "oubliés" depuis bon nombre d'années et non des moindres. Perrier, Rétif, Turcat, Pinet, Flamand, Albert, Defer, Caneille, etc... étaient de ceux-là, et j'en oublie tant d'autres.

18h, nous sommes invités à nous déplacer vers le parking de l'École où avaient été disposés de nombreuses chaises et un podium sur lequel devait se rendre à tour de rôle chaque impétrant afin d'y recevoir de la part de l'Ingénieur Général Directeur du CEV son diplôme tout de lauriers encadré.

18h30, rien n'avait encore commencé. En effet, résonnait toujours dans le lointain et accentué par une bise qui nous mettait aux premières loges de ce concert méphistophélique, un moteur d'A 400M qui, pour une fois entier, finissait un essai d'endurance. Tout à coup, l'épouvante cessa pour le plus grand bien de tous et la manifestation put débuter. Et dire que cet avion aura quatre moteurs comme celui-ci ! Il faudra que la Com d'Airbus passe sous silence ( bien trouvé, ça !) tout le chapitre inhérent à la réduction des nuisances sonores dans sa campagne publicitaire pour le respect de l'environnement...

Le directeur de l'EPNER put alors formuler son discours d'accueil suivi par ceux sans grand intérêt d'une ou deux autres personnalités aux manches étoilées quand enfin Henri Perrier retraça toute la vie et la carrière de Jean Franchi son ami.

Si Henri Perrier, pour qui j'ai une admiration sans borne, et à qui un petit juge irrespectueux d'un tel Grand Homme cherche encore des poux sur la tonsure jusqu'à l'envoyer en correctionnelle pour une présomption de responsabilité dans l'accident de Gonesse"... approche les 80 printemps, il n'en a perdu aucune de ses facultés intellectuelles. Il conserve en effet intacte cette mémoire infaillible très très hors du commun et qui suscite le plus grand respect.

En effet et comme à l'accoutumée lorsqu'il est devant un micro, Henri retraça avec cette précision d'horloger qui le caractérise et sans avoir recours à un quelconque papier, les différentes étapes dûment datées depuis son passage en école de pilotage, de la carrière de ce pilote d'essais hors pair qu'était Franchi.

Tout autre discours, venant en amont ou en aval de celui d'Henri, devenait alors inodore et sans saveur même si pourtant celui du Directeur du CEV, prélude à la remise des titres, n'était pas dénué d'intérêt sur le fond quant aux responsabilités des navigants d'essais face au reste du monde réduit en la qualité de parties civiles...

Vint ensuite le moment tant attendu de la délivrance des diplômes où, l'un après l'autre, chaque diplômé va chercher sur l'estrade, dans un ordre très hiérarchisé (PIME<sup>(5)</sup>), un joli papier cartonné, une poignée de mains du directeur du CEV et pour certains un peu plus vernis, quelques paroles de félicitations de la part de ce dernier. Nos jeunes nouveaux navigants d'essais formatés Airbus et bénis DGA<sup>(6)</sup> récupérèrent donc leur billet pour l'avenir, posèrent eux aussi pour la traditionnelle photo individuelle et allèrent s'asseoir avec leurs collègues de promo à l'ombre du Mirage III B 234 légendaire du CEV jusqu'à la fin de la cérémonie. Mais pour nous, cela en était fini de notre escapade à Istres.



L'heure du retour avait sonné et Pascal, mécanicien navigant émérite de l'A 380 msn 004 commençait à trépigner un peu car il avait encore quelques travaux de préparation à faire effectuer sur l'avion avant son départ pour Farnborough.

Après un peu de temps tout de même afin de récupérer tout le monde et trois voiturages plus tard, équipage et passagers étaient au complet même si une dernière auto transportant entre autres Fernando et Hugues se fit légèrement attendre... Nous étions maintenant prêts au départ.

Après une mise en route sans histoire de nos 4 moteurs Rolls dans lesquels il restait un fond d'huile suffisant pour regagner Toulouse, Jean-Philippe et moi armions les toboggans des portes 1 du pont principal. Hugues débuta le roulage et après un premier virage à droite allait quitter le parking.

Il faut savoir à ce stade que cette partie de l'enceinte CEV est séparée de la zone piste et taxiways par deux énormes barrières roulantes en deux morceaux chacune. Elles doivent être ouvertes au maximum pour laisser passer un 380 et même là "il faut les allumer" comme disait un vieux mécano maintenant en retraite. Aux commandes, Hugues et Claude les allumaient vraiment car de plus et contrairement à l'accoutumée, nous quittions ce parking par le sud, ce qui ajoutait un peu à la difficulté pour l'appréhension des marges et des repères.



En ma qualité de jour de passager, j'étais alors au pont supérieur en train de parier sur la date probable du premier vol de l'A 400M lorsque je sentis bien que la vitesse diminuait. C'était certain, nous nous rapprochions du passage de la barrière. Au moment où je descendis pour aller donner un coup de main ou plutôt un coup d'œil à mes collègues au cockpit, je sentis l'avion s'arrêter. Indiscutablement, il y avait doute ! Ça ne passait peut-être pas sous les moteurs externes et effectivement il valait mieux stopper la manœuvre. Jean-Philippe, ingénieur d'essais motoriste et donc toujours très inquiet sur le bon état de santé de sa machinerie eut un réflexe équivalent au mien de sorte à ce que nous nous retrouvions tous les deux chacun devant une porte 1 afin de l'ouvrir et ainsi beaucoup mieux voir si les moteurs externes passaient ou non. Sur 380, on est absolument incapable de juger depuis le cockpit la marge des moteurs aux obstacles et cette procédure d'ouverture des portes pour assistance visuelle est une pratique normalement très rodée chez nous et entre nous en essais ou démo sur terrain inconnu. Rien de plus idiot que de ficher un moteur dans un parpaing, le parpaing gagne toujours... !

Nous savions tous les deux que les toboggans étaient armés et s'engagea alors le dialogue le plus naturel du monde en manœuvrant chacun notre levier de désarmement. Ça aurait dû s'arrêter là.

Jean-philippe à la porte gauche : « T'as désarmé ? »

Moi, à la porte droite et qui venait juste de bouger ce p... de levier et en me retournant vers lui « euh oui ! Oui, oui ! » Mais, les marquages "Armed" et "Disarmed" n'existant pas sur ces portes je fus subitement pris d'un affreux doute en re-regardant la manette. N'ayant pas (erreur fatale impardonnable) remis la broche de sécurité de la position "Disarmed" et vivant un instant historique où rien n'émergeait de mon cerveau, je rechaffuste cette palette une ou deux dernières fois dans je ne sais plus quel sens de sorte à ce que je fus enfin persuadé en toute bonne foi que le bazar soit bien désarmé. Je venais à l'instant de verser "à donf" dans le facteur humain. Rien de ce comportement erratique n'était dû à l'alcool (il n'y en avait pas eu...) ni au stress. Il était plus du ressort de la psychiatrie et bien connu sous le nom de "Raptus"<sup>(7)</sup> (rien à voir avec Raptor).

**Je finis de vous écrire tout ça et je vais de ce pas consulter.**

Si la suite que je vais vous décrire maintenant est évidemment classée secret défense, elle n'a pas pris plus de deux secondes, même toulousaines.

## J'ai tiré sur la poignée d'ouverture de la porte... Si !

« **Putain ! Elle s'ouvre toute seule<sup>(B)</sup> ! Saloperie de porte !** Ça doit être le mistral ! Mais non, Gégé, y-a pas de vent aujourd'hui, tu le sais bien... Vite le panneau de commande de la porte. Rhhaaaaah ! Il est éteint ! Aaah, c'est trop dur ! Pas moyen de la ramener pour la refermer. Mais, mais, mais alors ! Merde, merde ! Mais oui, le toboggan... armé ? Peux plus la tenir... Vacherie de saleté !

Et là : PRRRSSCCCHHHUIIIIIIIIIIIIIIIIIIIIIIT ! FLLPPPPPPPPRRRRhhooooooh ! Soupir, désarroi et démission sur le bureau de Fernando demain matin... et en plus il est à bord avec tous les chefs... Maman ?! Non pas elle, elle n'y peut rien. Mon Dieu, oui ! Lui, qu'ai-je fait ?

A ce moment là tout de même, dans un regain de lucidité, je me précipite dans le cockpit et crie à Pascal « Coupe ! Coupe ! Je viens de percuter un toboggan »

Dès l'arrêt des moteurs, un silence pesant et dubitatif s'installa soudain dans cet avion. Je venais de faire vivre à tous ces occupants un grand moment d'aéronautique civile et je vivais désormais un TRES grand moment de solitude. Si, si ! Je vous assure ! Je venais en outre de mettre la main sur la valve de dégonflage de mon ego.

Après avoir un peu repris mes esprits, je me suis une fois de plus rendu compte à quel point la solidarité entre collègues de notre confrérie était grande. Pas un mot plus haut que l'autre, pas une accusation, pas un regard désapprobateur mais de la compassion assurément. Tout le monde avait bien compris ce qui venait de se dérouler (le toboggan en particulier...). L'avion était coincé entre ces deux bon sang de barrières, la langue dehors sur le coté comme un animal mourant. Il fallait qu'on sorte de là et qu'on reparte vite. On nous attendait à Toulouse. Là était maintenant la priorité.

Nous en avons beaucoup appris à cet instant sur le maniement d'un toboggan et en particulier comment de détacher de l'avion dans de telles circonstances. On ne fait pas cela tous les jours... L'affaire n'a pas traîné. Le toboggan était par terre, il allait être dégonflé par les techniciens du CEV et rapatrié un peu plus tard par camion vers Toulouse. Il n'y avait plus qu'à refermer cette porte diabolique. C'est cette phase pourtant la plus triviale qui nous a, à cet instant, posée le plus gros problème. En effet, avant que nous découvrions que la plaque de retenue inférieure du toboggan lorsqu'il est normalement installé était déployée empêchant la manœuvre du levier d'armement et donc la refermeture de la porte, il nous a fallu quelques minutes. Merci à Tuan, Jean-Philippe et Pascal pour ce précieux coup de main.



Pendant ce temps, un "tracma" du CEV repoussait dans leurs derniers retranchements les deux parties de cette barrière de m...e que nous n'avions jamais abordée depuis ce coté-ci du taxiway et nous remettions en route pour un vol vers la maison sans histoire mais empreint de quelques taquineries tout de même.

Les équipes de piste de Toulouse furent bien évidemment prévenues par téléphone avant même que nous ayons re-décollé de sorte à ce que le toboggan soit remplacé dès notre arrivée. Soucieux de réparer ma bêtise ou de me faire absoudre de ma faute et afin de ne pas pénaliser le départ de Pascal et son avion pour l'Angleterre le lendemain matin je fis déposer de mon avion (le Msn 001) alors en chantier le même toboggan de la porte 1 droite.

Nous le fîmes alors immédiatement transférer et installer en lieu et place de celui dont j'avais vérifié avec succès le fonctionnement à Istres.

Pascal partit à Farnborough avec un avion complet.

Bien évidemment, ma boulette ne pouvait rester impunie. Il fallait marquer le coup. Fernando convoqua donc dans son bureau toute l'équipe à bord au moment du désastre pour un débriefing. Et c'est donc avec toute la grandeur inhérente à un vrai chef qu'il ouvrit son frigo et en retira deux bouteilles d'un excellent Champagne, juste dîme prélevée pour frais de transport sur une dotation de la Com lors d'un précédent salon (non mais sans blague !). Quelques gobelets plus tard, même si certaines langues se délièrent quant à de semblables aventures perdues dans le silence des profils bas, j'avais toutefois autour de moi une jolie PME de confection dont j'étais à ce moment le mannequin fétiche en représentation dans une ambiance de franche rigolade et d'inébranlable camaraderie.



Quelles leçons tirer de cette aventure ? Plusieurs, à l'évidence.

\* *Ne jamais se croire obligé de percuter un toboggan pour se voir offrir une coupe de Champagne de la part du Chef. Il y d'autres moyens et il n'est pas avare.*

\* *Désormais nous devons exiger impérativement que, sur toutes les portes des protos aux cabines déshabillées, les positions du levier d'armement des toboggans soit clairement identifiées et repérables par n'importe quel cerveau schamallow.*

\* *Le désarmement d'un toboggan d'une main devra s'accompagner sans appel de la mise en place immédiate de la broche de sécurité de l'autre main. C'est un impératif ! Le "Contrôle des vis-à-vis" qui fait marrer tant d'assujettis à la ligne est une très bonne procédure que je conseille d'appliquer à toute personne en responsabilité d'une porte lorsqu'il y a .. un vis-à-vis.*

\* *Même gratifié d'une expérience certaine, ne jamais se croire à l'abri d'une déviance momentanée de son propre comportement. Nous ne travaillons jamais seuls à bord de nos machines. Profitons-en !*

\* *Sans pour autant tout excuser, bien au contraire, nous devons être tout de même assez cléments à l'égard de nos petits camarades ayant fait une jolie "cagade<sup>(9)</sup>" et devons en tirer plutôt toutes les conclusions qui s'imposent. Il est si facile de changer de catégorie de personnel au moment où on s'y attend le moins... !*

**En revanche, si vos chers collègues, lorsque vous viendrez d'en faire une belle, vous habillent un peu pour les prochaines saisons, ne le prenez pas mal. C'est un bien nécessaire et salutaire. D'ailleurs à ce sujet, j'en profite pour faire la communication suivante :**

**« Étant moi-même désormais habillé pour au moins les deux hivers prochains, je vous serais très reconnaissant de bien vouloir cesser vos dons à l'attention de ma personne et des diriger plutôt vers le secours catholique... En vous remerciant par avance. »**

Aéronautiquement vôtre

G.Desbois



Lexicum :

- (1) EPNER : Ecole du Personnel Navigant d'Essais et de Réception
- (2) **Jean Franchi** : Dans le cadre du programme CONCORDE, il est le pilote français ayant effectué le plus grand nombre d'heures de vol sur les appareils d'essai. Commandant de bord pour quelques événements majeurs Décembre 1971 voyage du Président Pompidou aux Açores Janvier 1973 premier vol de l'avion de présérie 02 Septembre 1973 première traversée Washington Orly Octobre 1977 Premier atterrissage à New York JFK 1978 Essai du mini manche et études des lois de commandes de vol électriques adoptées par la suite sur l'AIRBUS A320.  
En plus de son activité sur CONCORDE il assure les vols de mise au point de la Caravelle SNECMA banc volant du CFM 56 et du Transall de nouvelle génération avec en particulier le ravitaillement en vol
- (3) En un seul mot ...
- (4) ...munication
- (5) PIME : Pilotes, Ingénieurs, Mécanos, Expérimentateurs
- (6) DGA : Délégation Générale pour l'Armement dont dépend le CEV et appartenant au ministère de la défense. C'est pour ça qu'il y a tant de soldats militaires au Centre d'Essais en Vol.
- (7) Raptus : Comportement paroxystique à caractère de décharge brusque et irrésistible susceptible d'avoir des conséquences dramatiques pour le sujet ou autrui en l'occurrence ... le toboggan !
- (8) Lorsque le toboggan d'évacuation d'une porte est armé, le fait d'actionner la poignée de déverrouillage de la porte enclenche l'ouverture automatique de celle-ci en actionnant son moteur à pleine puissance puis à mi-ouverture libère le toboggan et percute la bouteille de gonflage de celui-ci. Ceci est absolument irréversible. C'est démontré !
- (9) Connerie en toulousain



# Egarements

L'aviation est une activité intéressante en cela qu'elle fait naître une foule de défis personnels et de nouveaux démons qu'il faut apprendre à combattre, ce qui est très enrichissant.

Pour ce qui me concerne, j'ai eu au début de ma carrière de pilote, la phobie de me perdre. Mon apprentissage de la navigation n'a pas fait grand chose pour améliorer les choses. Ayant débuté les navigations près de la Méditerranée, la tâche était sérieusement facilitée par la présence de ce repère immanquable et rassurant.

Les premières « nav solo » ont été source d'appréhension et le fait que je ne me sois pour ainsi dire jamais perdu ne m'a, paradoxalement, pas donné plus confiance.

Le brevet passé, cette appréhension ne m'a pas quittée. Alors j'ai décidé un jour de prendre le taureau par les cornes et de m'organiser quelques navigations d'entraînement.

Comme il fallait commencer modestement me voilà préparant aux petits oignons une peu ambitieuse «Lasbordes – St Girons » (qui traverse toutefois la redoutable zone de Blagnac mais cette phobie-là ne fait pas partie de ma collection !).

Une navigation de concours : tracé ultra précis, branches minutées à la seconde, repères reportés toutes les dix minutes sur la carte. Un modèle du genre de ce qu'il ne faut pas faire quoi !



Décollage à bord d'un superbe DR400 120 bleu et blanc équipé, pour tout instrument de navigation, d'un modeste compas. Le temps est plutôt brumeux, ce qui n'est pas rare dans la région en été. Heureusement pour l'exercice d'ailleurs, car par temps clair, le Mont Valier constitue un repère de choix, puisque St Girons est à son pied.

La navigation prévoyait un passage par la balise ADF Tango Sierra. Nul besoin de coûteux instruments de radio-navigation pour la trouver celle-là. Il suffit de repérer l'église de Castanet-Tolosan, puis de suivre une petite route sur le coteau pour trouver dans une petite clairière la cahute abritant la balise. Un ami avait un jour mystifié le contrôleur de Blagnac en s'annonçant verticale Tango Sierra alors que la balise était en panne. Il y a des contrôleurs qui devraient faire plus de VFR !

J'appelle donc Toulouse approche pour négocier mon transit. Catastrophe : le contrôleur me demande de longer un moment la zone car il a une arrivée d'un vol commercial (les arrivées sud de Blagnac et de Franczal passent par Tango Sierra). Voilà déjà ma belle nav qui est à l'eau. Ce n'est pas grave : en altérant un peu le cap, je finirai bien par rejoindre mon trait. D'ailleurs mon prochain repère est immanquable : c'est la Lèze (une rivière locale).

Toulouse Approche me rappelle pour m'autoriser à traverser la zone et je vire en appliquant une altération de cap que j'estime à 10 °. Il ne reste plus qu'à retrouver la Lèze. Cette dernière se fait attendre. Mais bientôt je repère au loin son miroitement. Je suis le roi de la navigation.

Hum : effectivement le repère est immanquable. La Lèze est une belle rivière. Mais je ne me souvenais pas qu'une route quatre voies la longe. En fait de Lèze, je suis au-dessus de la Garonne et donc à une dizaine de Km à droite de ma route. Il faut dire que la Lèze, bien que pompeusement représentée par un beau trait bleu sur la carte OACI 500 000ème, est un cours d'eau plutôt chétif, spécialement en été où il se résume à un filet d'eau, qui plus est masqué par les arbres qui le bordent. Je n'ai d'ailleurs depuis jamais réussi à apercevoir la Lèze depuis le ciel.

Je suis furieux de ma nullité. Je suis trop con pour naviguer. J'entame un virage à 180 ° pour rentrer à la maison.

Cela n'échappe pas au contrôleur de Toulouse Info et j'entends une voie malicieuse m'appeler : « Delta deux fois ? »

- Delta deux fois – cinq, je réponds

- Vous faites demi-tour ? Il ne fait pas beau ?

- Moi (un peu penaud) « Heu non je me suis un peu écarté de ma route : je vais reprendre un repère »

- J'ai vu ça ... Pour information, vous êtes six nautiques au sud de Muret

- Moi (cherchant fébrilement Muret sur la carte) « Ah oui d'accord merci »

- Le contrôleur, de plus en plus malicieux « je serais vous, je prendrai le 190 pendant un petit moment. »

Je m'empresse de prendre le cap indiqué. Je cherche en vain à retrouver un de mes superbes repères, mais ils sont de la même trempe que la Lèze : rien ne ressemble plus à un petit patelin de la région qu'un autre petit patelin de la région. Au bout d'un petit moment la radio grésille à nouveau : « Delta deux fois ? » « J'écoute » « Vous devriez faire route au 210 maintenant ». Cap au 210 et sous mes ailes les reliefs du Piémont Pyrénéen commencent à apparaître. Puis la ligne majestueuse des Pyrénées sort de la brume. Le Valier est pile en face de moi. St Girons n'est pas loin. Effectivement Toulouse info appelle à nouveau. « Delta deux fois ? En regardant à en bas et à gauche, vous devriez apercevoir maintenant la piste de St Girons ». Je jette un œil : la piste est bien là : je la cherchai en vain depuis cinq minutes.

- « Heu oui : visuel de St Girons : pour quitter et passer sur leur fréquence »

- « Delta deux fois transpondeur sur Stand by vous pouvez quitter. Bonne journée »

- « Bonne journée et merci beaucoup pour le coup de main »

Aeromed N° 32 Nov 2008

- « Pas de quoi ! »

Le reste du vol n'appelle pas de commentaire. Le retour n'a pas posé problème, Toulouse étant une vraiment grande ville.

Mortifié, j'ai eu la bonne idée, quelques jours plus tard, de me confier à un instructeur à qui j'ai raconté mes déboires.

Tu as peur de te perdre qu'il me dit ? Et bien tu vas partir... sans carte. Et me voilà parti à la billebaude à la recherche de Cordes-sur-ciel (pittoresque village du Tarn) avec ma belle carte soigneusement rangée dans la sacoche de l'avion.

Au bout d'une heure et demi, je suis rentré.

- « Et alors ? », m'a fait Joël l'instructeur, « tu t'es perdu ? »

- « Ben non. »

- « Ben voilà »

La leçon a porté ses fruits et j'ai tué ce démon.

**JP LE VETO**

