

N°28

AEROMIED

Le lien aéronautique

ISSN : 1773-0260



Moteur

Tony

SIA

A300/310

Cessna Centurion

Planeur

Abstract

Aeromed n° 28 janvier 2008

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

EDITO

Nous avons donc fêté les 10 000 lecteurs d'Aeromed, je vous en remercie vivement. A ceux qui ont voulu faire augmenter le compteur artificiellement pour aider à franchir ce cap, je réponds : il vous a vu une fois, il vous a reconnu et ne vous comptera jamais plus. Demandez donc les explications à Géraud votre Webmester.



Qu'est-ce donc qu'Aeromed? Cela a été une idée, un jour, il y a quelques temps déjà. Mais Aeromed c'est surtout:

- AAA ou Gérard Desbois, votre auteur récurrent à la plume magique qui gratte parfois un peu fort et qui collabore avec nous depuis le deuxième numéro,
- c'est tous les Grands Noms de l'Aéronautique Française Mondialement Connus, dont certains nous font l'immense honneur d'être parmi nous ce soir, d'autres n'ont pu nous rejoindre, car pris par d'autres occupations, remercions donc ces Grands Personnages qui ont donné un peu de leur temps pour faire vivre cette revue,
- Aeromed c'est aussi ceux qui travaillent un peu plus dans l'ombre : certains ont la plume facile et colorée, d'autres considèrent ceci comme un sport plus aride, mais tous se sont dévoués pour vous écrire quelques textes sur notre passion commune : le monde de l'air,
- C'est Lucille journaliste en herbe de neuf ans qui nous a offert sa première interview, et bientôt Mélanie dont les ailes poussent dans le dos à cause de papa maman et ses papys et qui vous proposera un texte. Vous voyez la relève est assurée et je vais en fin pouvoir prendre des vacances. Mais où sont les garçons???? dans les avions bien sûr !
- Aeromed c'est tous les amis, tous les lecteurs qui m'ont aidé et encouragé pour continuer.
- Et c'est aussi 30 % de lecteurs à l'étranger.

Aeromed, c'est tout ça.

Voici votre numéro, peut-être sera-t-il le dernier, je ne sais.

Mais ce que je sais c'est qu'Aeromed, c'est Vous Tous, et du fond du cœur je vous en remercie.

Docteur Simone M. Becco

Merci pour cette soirée, les photos vous seront envoyées individuellement et vous les retrouverez bientôt sur le site, vos spotter s'en occupent.

Moteur : *Quand vot' moteur fait boum : Un retour d'expérience : l'explosion pendant un point fixe d'un carénage arrière de mât moteur provoquée par une fuite carburant pernicieuse. Les états d'âme et réflexions de l'auteur. A.A.A.*

Tony : *Les aventures de Tony, le chien qui se voulait supersonique, et d'André Moreau le chef d'escale Concorde à New York. Tous deux confrontés à un nouveau problème. Tony un chien pas comme les autres!*
A.MOREAU

SIA : *Le premier vol commercial de l'A380 par la compagnie Singapour Airline. Vol raconté par Claude Lelaie, le directeur des Essais en Vol qui a développé avec son équipe ce projet. Claude LELAIE*

A300/310 : *L'Histoire qui débute en 1964 pour prendre fin en 2007. Si le proto s'est envolé le 28 octobre 1972, le dernier, soit le 815ème fut livré à Fedex cette année. Toutes les aventures du premier de la classe. René TOUSSAINT*

Cessna Centurion : *le vol du Cessna N4585K de Brême en passant par Esbjerg (Danemark) puis Chambéry et Toulouse ; un vol de convoyage, d'initiation et de prise en main pour un jeune propriétaire-pilote-IFR : que d'aventures ! Xavier VANNEAU*

Planeur : *suite et fin des aventures de JP le Veto chez les fous de l'UCPA ; la vie n'est pas un long fleuve tranquille. JP le VETO*

Abstracts: *qq nouvelles médicales*

© AEROMED N°28 JAN 2008

© EDITIONS AMC/SMB JAN 2008

Engine: *An event feedback: during an engine run the explosion of an engine aft pylon fairing following a pernicious fuel leak. Thoughts and frames of mind of the author. A.A.A.*

Tony: *À Few months after the beginning of Concorde flights to New York, André Moreau, JFK Air France Station Manager, met Tony, a nice dog accompanying his owners on a flight to Paris. They paid a full fare cabin ticket to avoid him to travel in a cargo hold box, the rule on Concorde at that time... André MOREAU*

SIA: *the first commercial flight of the A380 by Singapore Airlines. An event related by Claude Lelaie, Airbus flight test director who developed with his team the A 380 project. Claude LELAIE*

A300/310: *The Story began in 1964 and ended in 2007, with the delivery of the 815th aircraft to Fedex. During these 43 years, the first child of the Airbus family launched the company on the aeronautical marketplace. The A300B prototype flew on October 28th 1972. It entered into service in 1974. René TOUSSAINT*

Cessna Centurion: *the flight of Cessna Centurion N4585K from Bremen via Esbjerg (Danemark), then Chambéry and finally Toulouse. An initiation and the mastering of his new steed by a young owner – IFR pilot: so much adventures. Xavier VANNEAU*

Glider: *second part of the adventures of JP le Veto, with the crazy guys from UCPA. Life is not a long calm river. JP le VETO*

Abstracts: *some medicals items*

ISSN : 1773-0260



Et voilà, on y est...



Airbusiens ...



Vous l'avez reconnu : AAA avec notre spotter Pascal CHENU



Une pause avec René TOUSSAINT



Un ancien de Brétigny Y.J.



L'ancien dédicaceur se fait dédicacer



Après l'effort...



Encore..



Patience..



Notre JP le Veto



Il n'a pas pu résister...

Quand vot' moteur fait "Boum" ou : un retour d'expérience...

Aaah, les Essais en Vol !

Naguère, rien que ces trois mots associés faisaient irrémédiablement penser à la mort qui fauchait les faucheurs de marguerites et donc à la fortune grandissante des pompes funèbres. C'était l'époque de l'étoffe des héros, les héros de l'étoffe du linceul dans lequel ils finissaient généralement après une trop courte carrière. Il en fallait du courage à ces équipages pour tenter de braver la gravité avec ces outils volants plus ou moins aboutis mais toujours issus d'élucubrations géniales de cerveaux chocs. Pas de "process", pas de stock-option, pas d'ordinateur, seulement des règles à calculer, des crayons 2H ou HB avec leur gomme associée et de grandes planches à dessins... Et pourtant, une fois les plans métamorphosés en tôles formées ou en "spruce" sculpté, un bric-à-brac rassemblé auquel le nom d'avion avait été donné finissait toujours par s'envoler grâce à l'extrême dextérité et abnégation des fondus qui s'étaient inconfortablement installés à bord avant de goûter au confort éternel. Cependant avec les années qui passaient, parfois, de plus en plus souvent même, ils finissaient par ramener le bric-à-brac à la maison, peut-être pas, il est vrai, toujours autant rassemblé que lors du décollage.

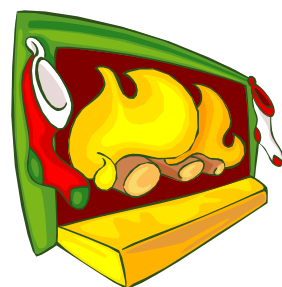
Petit à petit, les technologies évoluant au rythme de la connaissance, le nombre des atterrissages devint équivalent au nombre des décollages. Microsoft et Macintosh avaient remplacé les vénérables Raphoplex. Un vent d'optimisme naissait des souffleries et les "Reynolds" s'écoulaient en nombres. Morane avait épousé Saulnier. Marcel avait pris Breguet d'assaut. Matra avait enlacé Aérospatiale jusqu'à l'étouffement. Des modèles mathématiques top devenaient à la mode. Tous les risques étaient maintenant calculés. Seule la longueur de certains câblages l'était un peu moins bien... Les Essais en Vol ne faisaient plus parler d'eux. Certains cotisants à la caisse de retraite du personnel navigant allaient même pouvoir inaugurer la cessation d'activité à 60ans. *Aussi les actionnaires avaient débarqué dans ce bonheur florissant, tels des touffes de gui sur les peupliers.*

Les programmes d'avions nouveaux se succédaient les uns aux autres. Le monde ainsi façonné et constellé d'aluminium allait presque devenir parfait si une fois tous les 13 ans ne s'était pas produit quelque catastrophe à la vocation de rappeler au microcosme aéronautique qu'un avion, même le plus beau du monde et le plus sophistiqué reste une création de l'homme dangereuse. Elle mérite à cet égard une vigilance respectueuse de chaque instant. Si l'électronique pléthorique embarquée à bord de ces nouvelles machines peut conduire à l'endormissement sournois de la méfiance, il lui arrive pourtant parfois de s'emballer sans raison (en fait, il y en a toujours une puisque je reste convaincu que la technologie n'a pas d'âme. Quoique !...) Quelques événements récents de cette fin 2007 sont là pour le rappeler et nous remémorer qu'à ce titre les Essais en Vol constituent toujours un métier à risques avérés. Ne l'oublions jamais sous peine d'avoir à porter quelques gerbes en commémoration d'anniversaires malheureux. En fait, nous ne craignons rien des personnes qui baignent dedans toute la sainte journée, évidemment ! Mais, les autres ? Ceux pour qui un avion n'est qu'un produit commercial de design au même titre qu'un "Nespresso". Quid de ces gens là ? Devrons-nous pour certains éveiller leur conscience et pour d'autre, plus passionnés, faire en sorte qu'elle ne sombre jamais dans la léthargie ?

Je laisse ceci à votre jugement et vous livre avec bonheur, afin d'étayer mon propos, quelques dernières heures d'une histoire d'Essais en Vol (bien qu'au sol) vécue lors d'un programme de développement d'un avion absolument extraordinaire et qui marquera la légende aéronautique, de ses qualités de fiabilité et de confort inégalées jusqu'alors !

Lundi 27 février 2006,

GAZCAR G 491 Msn 001, prototype d'un quadriréacteur très lourd du 21^{ème} siècle Il ne restait que quelques braises dans la cheminée. La dernière bûche de chêne véritable s'était consumée lentement jusqu'à épuisement après une veille de toute la nuit. C'était un lundi d'hiver comme un autre. La froidure d'un vent du nord accompagnée de la grisaille d'un léger crachin rendait l'horizon triste et ne laissait même pas entrevoir l'espoir d'une amélioration prochaine. Un vrai temps breton ou Grand Breton...



Pourtant, du côté de Saint Merlin près de Toulouse, attelé à son abreuvoir, le tout nouveau bel et gros avion G491 premier du nom et dernière fierté européenne incontestable était prosaïquement prêt. La préparation pour son premier vol de la semaine avait tout de même mobilisé une grande partie du week end. Son décollage matinal s'était effectué tout aussi naturellement avec deux heures de retard eu égard à une installation d'essais embarquée tellement compliquée et ésotérique que l'essentiel y était à l'époque systématiquement oublié. Les ignobles plateaux repas "CATAIR" encartonnés toujours aussi éloignés des standards de la gastronomie française avaient été cependant consommés à bord malgré des papilles résistantes mais avaient ajouté encore un peu plus à la nostalgie d'un WE d'hiver passé autour d'un feuilleté de Foie Gras à la crème légère de Calvados et... en doux câlins sous la couette.

Ce vol du matin, lequel matin durait depuis le début de ce programme jusqu'à 15 heures pour le département des Essais en Vol, venait d'être effectué sans plus ni moins de gags qu'à l'accoutumée hormis peut-être l'apparition intempestive d'une auréole de mayonnaise sur le log⁽¹⁾ de l'ingénieur d'essais attestant d'une météo diurne quelque peu agitée. Il restait donc suffisamment de temps pour envisager dans l'après-midi l'exécution d'un "engine run"⁽²⁾, programmé depuis belle lurette mais toujours repoussé eu-égard à un planning de vols un tantinet surbooké. Oui, l'après-midi pour ce même département des Essais en Vol commençait dans cette période dense de développement à ... 16h12, heure à laquelle le rythme des appels sur les téléphones mobiles décroît proportionnellement au flux sortant de l'usine des assujettis aux 35 heures qui rentrent à la maison... Tout était donc outrageusement banal.

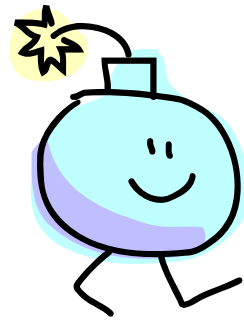
Il s'agissait, pour grande partie, de vérifier lors de ce "point fixe" la conformité de la configuration LMES⁽³⁾ (configuration électrique très dégradée) au sol avec les prévisions du bureau d'études avant de jouer le même scénario, cette fois-ci, en vol... Quoi de plus naturel que cette sage précaution de l'ingénieur navigant d'essais responsable de ce chapitre ATA⁽⁴⁾ compte tenu que cet avion dans son état du moment s'apparentait quand même un peu plus au Palais de la Découverte ou à l'émission "Surprise Surprise" qu'au musée des sciences et techniques. Mais notre devoir cependant étant de le mettre au point, il n'y avait qu'à...

Il faisait désormais nuit noire. La pluie s'était arrêtée mais le vent continuait de glacer tout ce qu'il léchait. Depuis un long moment déjà le point fixe s'effectuait conformément aux prédictions, les points d'essais étaient égrenés méthodiquement les uns après les autres dans le doux ronron des gros moteurs Rock & Rolls au ralenti. Tout s'était alors à peu près bien déroulé jusque là, sauf peut-être l'annonce sur mon téléphone mobile que la batterie de la radio de la voiture d'assistance piste était déchargée.

Dès lors, la communication avec cette dernière ne devait plus être envisagée qu'à l'aide d'appels de phares. Après tout, rien de dramatique en cela puisque parfois de petits "runs" sont effectués au même titre qu'un départ en vol, sans plus de véhicule d'assistance à proximité. De plus ce point fixe se déroulant sur "l'aire de compensation"⁽⁵⁾ sous l'œil exercé et averti de la vigie du site avec laquelle nous étions en contact radio, nous pouvions donc poursuivre l'essai en toute sérénité.

Aeromed N°28 janv 08

Pourtant, en ce petit aléa prenait déjà place le premier des éléments qui aurait pu contribuer à la mise en forme d'un véritable désastre selon la théorie de "Reason"⁽⁶⁾ et ses plaques. Mais si ! Vous savez bien, ces fameuses plaques à trous, appelées Plaques de Reason du nom de son inventeur qui après l'âge de ... a découvert les plaques de... Ces plaques à trous aléatoires superposées les unes aux autres et qui finissent toujours par dévoiler un alignement d'une série de ceux-ci ouvrant le passage vers la catastrophe inévitable... C'est la version plus internationale et plus scientifique de notre loi de l'emmerdement maximum plus trivialement appelée loi de la tartine beurrée ...(celle qui tombe du côté beurre sur les confettis de la fête de la veille, blabla ... vous connaissez !) En l'occurrence, on venait seulement de découper la dite tartine.



L'une des plaques et son trou venait de se mettre en place !

Nous arrivions maintenant à la fin de ce point fixe. Le dernier essai à exécuter n'était autre, dans cette configuration "LMES" que de vérifier la possibilité d'arrêter un moteur et aussi, bien sûr la capacité de le rallumer. Notre dévolu se porta de fait sur le moteur 1 parce que son numéro est tel qu'il est très souvent le premier sur la liste. Comme prévu, dès que son "master switch" (levier/interrupteur de mise en route) fut sélectionné sur "OFF", il s'éteignit tout simplement. Inouï ! Une partie de l'essai était ainsi accomplie, il restait à tenter le redémarrage. Logiquement et avec toutes les conditions préalables au démarrage réunies (c'était le cas), en remettant le master switch sur "ON", le bazar rollsien devait à nouveau s'ébrouer. Le rallumage fut d'abord tenté en mode automatique conformément à une procédure classique de mise en route moteur.

« Trois, deux, un, top ! Master sur "ON" !

- ... !?

- M..de ! Que dalle ! Rien ! Niente ! Nada ! Nothing ! »

La vanne de démarrage restait désespérément en mode "CGT" ou "Sud Rail" selon l'époque et refusait obstinément de s'ouvrir. "L'engine master" fut en conséquence remis sur OFF après quelques secondes d'attente optimiste.

Il n'est pas dans nos habitudes de rester sur un échec. Aaah que Non ! Sûrement pas ! Mise en place donc derechef d'un intelligent contournement de la grève de vanne avec une deuxième tentative, en mode manuel cette fois-ci. "Re-que dalle" ! Pas plus de succès cette fois-ci. Cette p.t.n de vanne restait farouchement fermée. Un peu agaçant tout de même car dans l'instant aucune explication tangible ne venait nous fournir une certaine tranquillité d'esprit, lequel esprit commençait à se perdre en réflexions ésotériques. Le résultat n'était plus conforme aux prédictions de Nostradamus (c'est le bureau d'études bac + 30). La cabane était sur le chien et le cochon maintenant dans le maïs...

Le deuxième trou de la deuxième plaque de Reason se mettait en place. Celle de la déstabilisation humaine au regard d'un résultat inattendu.

Cette opération de tentative de remise en route du moteur n'avait pris que trois minutes et nous envisagions alors de revenir à la "gate"⁽⁷⁾ ayant malgré tout obtenu un résultat d'essai sans rémission qui de toute évidence sonnait le glas de ce "ground run"... Les carottes étaient, en quelque sorte, cuites !

C'est alors que soudain, sur la gauche de l'appareil retentit une énorme déflagration (mais pas un bruit de pétard de débutant le soir du 14 juillet, un vrai BOUM quoi !) accompagnée d'une magnifique et très brève lueur orange soleil d'un soir d'été mais suffisante pour être aperçue depuis le cockpit.

« *Mon Dieu ! Qu'est-ce que c'est que ça ??* » Oui, Mon Dieu, parce que tout de même, il n'est pas mal ce gars là et quand ça merdoie vraiment, on finit toujours par l'appeler en dernier ressort lorsque... Maman n'y peut plus rien. Ceci dit, cette prière venait ponctuer l'énorme interrogation dotée d'une légère angoisse naissante qui s'installait à bord...

A l'intérieur de l'avion cependant, rien n'avait changé, lui-même n'avait pas été ébranlé. Tous les paramètres disponibles dans cette configuration restaient invariables. Les trois autres moteurs continuaient de fonctionner tout à fait normalement. Aucune alarme supplémentaire n'était montée à l'ECAM⁽⁸⁾. Rien à bord ne pouvait laisser présager une catastrophe latente. Que venait-il donc de se passer ? D'où venait cette explosion ? AZF 2 : le retour ?? Al Qaïda aurait mis le feu à sa barbe pleine de poudre ? Non, pas au mois de février tout de même ! La lueur avait été trop proche de l'avion et même si le temps était de saison, ce n'en était pas un à mettre un terroriste dehors. Il fallu bien se rendre à l'évidence, la détonation ne pouvait provenir que d'un morceau de l'avion lui-même.

« Mais bon sang, le moteur 1 est coupé et le 2 fonctionne tout ce qu'il y a de plus normalement ». Doubte affreux et angoisse de l'ignorance... Si seulement j'avais fait l'ENA. Je n'ai fait que l'ENAC...

« *St Merlin⁽⁹⁾, Ogeu Water ?*

- *Oui ?*

- *Nous venons d'entendre une explosion énorme à notre gauche. Avez-vous entendu ou vu quelque chose ?*

- *Entendu un boum, oui ! Mais on ne voit rien d'étrange de votre côté...!* »

Là, **la troisième plaque** de Reason munie de son trou, celle du facteur temps plombé par le questionnement, commençait à poindre son nez, elle aussi !

Pourtant quelque chose s'était bien réellement passé. Pour preuve la voiture d'assistance piste nous faisait des appels de phares que seulement maintenant nous étions en mesure d'apercevoir. Il y avait donc quelque chose qui clochait. Réponse de notre part afin qu'elle s'approche de l'avion et qu'un compagnon vienne se brancher à l'interphone de bord sur la jambe de train avant. C'est la coutume et le code adopté de communication visuelle avec la "voiture radio" ... sans radio ce jour là. Un "pistard" vint donc se connecter sur le boîtier interphone et nous annonça tout de go avec un léger trémolo dans la voix la présence de flammes sous la nacelle et en zone arrière du moteur numéro 1. Rien que ça ! « Bon sang, c'est maintenant que l'on apprend ça ! Si seulement nous avions eu le contact radio avec la bagnole d'assistance, on aurait su plus tôt... »

En outre, cette évidence braisière devait être confirmée simultanément par l'équipage du G 491 Msn 004 qui rentrait à ce moment là du salon de Singlamour et qui passait devant nous afin de rejoindre son emplacement à l'abreuvoir.

« *Gérard, t'as le feu sous le moteur 1 !*

- *OK merci Pascal, ça confirme »*

« *St Merlin, Ogeu Water?*

- *Oui ?*

- *Incendie sur le moteur 1, vous appelez les pompiers ?*

- *OK Ogeu Water, je les préviens immédiatement »*

Il fut un peu difficile néanmoins de se faire confirmer le lieu exact du ou des foyers d'incendie en attendant la sécurité du même nom. Cependant, dans ma petite tête, feu zone arrière d'un moteur arrêté est vite assimilé, par expérience, à un feu tuyère.



Ça n'était que la quatrième fois dans ma petite carrière que j'avais à faire face à ce type de désagrément sur un avion. Pourtant, je n'avais jamais eu de feu tuyère débutant par un tel fracas, un "sszchloouuff" de départ de flamme tout au plus ! En tout état de cause, je n'avais pas d'hypothèse plus plausible dans l'immédiat et il fallait absolument intervenir car quelque part sur le moteur, un truc se consumait de toute évidence. Et puis tout de même, il y avait un bon paquet de tonnes de carburant au dessus des flammes...situation fortement déconseillée par la faculté de Lyon. Donc action, mais pas de panique parce que là, on retombait dans un domaine connu.

La génération électrique normale fut alors très vite restaurée et une ventilation⁽¹⁰⁾ "sèche" du moteur 1 entreprise immédiatement avec le ferme espoir que la sacrée bon sang de vanne de démarrage veuille bien s'ouvrir. De fait, comme par miracle qui pourtant n'en était pas un, celle-ci daigna s'ouvrir comme pour dévoiler un bonheur nouveau. (Sûrement que la restauration de l'alimentation électrique normale y fut pour beaucoup ...)

Avant que la ventilation ne fut terminée, je redemandai au "sol" toujours connecté à l'interphone de bord de nous faire un bilan de la situation. Des flammes persistaient toujours sous la nacelle. La ventilation fut donc arrêtée, étant bien évidemment inutile et peut-être aggravante en la circonstance ??

« Bon ... ! Ben y a plus qu'à ! »

Il n'y avait plus en effet, depuis le cockpit et en attendant que le total ne finisse en "belluettes" éternelles, qu'à jouer notre va-tout ; appliquer la procédure "feu moteur" et percuter les deux extincteurs embarqués du moteur 1 pour le cas où l'origine de l'incendie visible pouvait être à l'intérieur de la nacelle. Les deux bouteilles furent donc déchargées séance tenante sans plus de délibération... Etait-ce une coïncidence ? N'y avait-il plus suffisamment de carburant à brûler (à l'endroit de l'incendie s'entend ...Oui, parce qu'au-dessus, je vous en ai déjà parlé...) ? La percussion des deux agents d'extinction avait-elle été efficace ? Je l'ignorais tout autant que j'ignorais toujours où pouvait bien se trouver la source de ces foyers. Toutefois les flammes avaient disparu du domaine du visible.

Les autres moteurs furent donc alors arrêtés, les systèmes carburant isolés et l'avion passivé. Ainsi, après que nous ayons quitté le navire, l'avion fut laissé sous la haute surveillance de nos amis les pompiers qui avaient tout de même fini par arriver mais demandaient toujours l'avis de leur chef à la radio pour savoir s'ils devaient lancer l'intervention. (Eux, en revanche avait une radio qui fonctionnait...)

« Brûle doucement mon ami, je n'ai pas encore reçu d'ordre pour t'éteindre ... ! »

Je reconnais, à leur décharge et c'est le mot qui va bien quand on parle d'extincteurs, qu'il est tout de même plus aisé pour un pompier du site de nous empêcher de dévisser un panneau sur l'avion pendant un refuelling que de combattre un véritable incendie que ces "trompe-la-mort" des Essais en Vol ont encore déclenché. Comme si une dévisseuse pouvait cracher des étincelles dignes du Dragon des Hespérides. Heureusement pour nous, il y a moins d'incendies dans l'usine que de panneaux à démonter sur un avion en maintenance... Décidément, ces pompiers pourraient peut-être avoir un métier facile sans le concours de certains de leurs chefs... ?!



Que cette corporation que je respecte au plus haut point ne m'en veuille pas ici et me pardonne. C'était une période au cours de laquelle j'avais quelques différents de principe avec son management local quant aux règles de sécurité applicables sur le site autour de nos avions d'essais... Ce n'est plus le cas aujourd'hui. Nous nous aimons ...raisonnablement ! Si, si !

Quant à nous ! Quid de nous autres, les zigotos qui avons effectué ces essais ? Avions-nous pris toutes les précautions et toutes les dispositions pour qu'un tel incident ne se produise pas ?

Avons-nous eu les bons réflexes ? Avons-nous analysé avec justesse et discernement la nature et l'ampleur de l'incident qui avec une plaque de Reason de plus (j'ignore laquelle, mais elle ne devait pas être bien loin) aurait pu conduire à une catastrophe planétaire résumée en un tas de cendres incandescentes ? Avons-nous appliqué les procédures adéquates et justifiées ?

Voici dans quel état d'esprit on descend de l'avion sur une "Sovam⁽¹¹⁾" branlante avant que d'aller se rendre compte de visu de l'étendue du désastre puis plus tard, le lendemain ... porter ses culottes chez le Chef. A l'extérieur il faisait toujours un froid aussi glacial. Je me demande vraiment comment des flammes ont pu oser poindre le bout de leur nez par un temps pareil.

Maintenant sur la terre ferme et arrivés sous le moteur 1, le spectacle qui nous attendait nous fit réaliser à quel point nous étions passé très très près du cataclysme. En effet si la vision d'un APF⁽¹²⁾ devenu anormalement joufflu et à l'apparence d'une boîte de cassoulet toulousain ouverte à l'aide d'un tournevis me rassurait un peu sur le lieu de l'explosion, l'origine de celle-ci restait un mystère. Cependant du carburant coulait toujours au bas de la nacelle et pas par le drain pour ceux qui suivent et seraient tentés de poser la question Le risque potentiel de la reprise de l'incendie existait donc toujours.

Fort heureusement, le vent polaire de ce jour là refroidissait assez rapidement toutes les parties encore chaudes du moteur. Le risque diminuait de minute en minute d'autant que les lances des pompiers étaient maintenant érigées en batterie, prêtes à cracher leur mousse salvatrice...

Un peu de temps s'était écoulé. La nouvelle de ce qui n'était plus qu'un incident s'était toutefois propagée dans les dédales des bureaux encore allumés. Je reçu alors un coup de téléphone, un seul, mais pas vraiment celui que j'attendais. Ce fut celui du responsable de la sécurité du site qui me demandait d'assurer toute discrétion autour de l'avion et de faire en sorte qu'aucune photo ne soit prise afin que rien ne transpire sur le net... Il faisait son boulot mais je ne suis pas très sûr que dans l'instant nos préoccupations aient été convergentes.

Qu'en eut-il été en effet si l'aile gauche avait été découpée au chalumeau ? Si le moteur 1 s'était détaché et avait roulé par terre à l'instar d'une barrique de vin d'Anjou quelques mètres plus loin ? Si l'avion lui même s'était subitement transformé en chaleur avec nous, nous merguezant à l'intérieur ? Nous aurions peut-être eu un peu de mal à cacher les restes de notre avion blessé immédiatement dans le hangar voisin comme nous l'avons fait... !

En revanche, pas un appel, ni le même soir ni les jours suivants d'ailleurs d'un quelconque VIP du haut management dont nous aurions pu penser (douce utopie de fana) qu'il s'intéressait un tout petit peu à ce que nous faisons avec nos jouets à 250 millions de dollars. Pourtant de facto, le trait sur l'agenda du programme s'était encore un tantinet déplacé ce soir là vers la droite ... ! Et ça, ça aurait dû les interpeller un petit peu car intensifiant encore un peu plus le mensonge propagé d'un calendrier respecté... Sacrebleu ! J'y pense maintenant. Suis-je sot ! C'était à moi des informer...

Alors je vous donne le conseil suivant : si vous brûlez un jour dans un avion en essais, ayez le bon réflexe avant que d'être complètement transformés en suie : commandez vous-même vos fleurs avec votre téléphone mobile, des fois qu'au n^{ième} étage (le 5^{ième} en général), là où sévit le très haut management de l'entreprise pour laquelle vous transpirez, on ne sût point que vous existiez...

Quels enseignements cependant tirer de tout cela ?

- 1) Sans devenir des ayatollahs de la sécurité, ne JAMAIS accepter une panne de communication audio avec un véhicule d'assistance piste lors d'un point fixe et insister plus encore sur le rôle majeur de ses occupants en matière de surveillance de l'avion et de ses parties tournantes et mobiles.
- 2) Ce type d'événement n'est bien sûr décrit dans aucun manuel. Aucune procédure ne dicte la conduite de l'équipage lors d'une explosion APF pour autant que celle-ci soit identifiée. Le 21 septembre était le jour d'AZF, Ce lundi était le jour de l'APF, un autre jour verra l'émergence d'un autre phénomène demandant le recours des AGF. Pourvu qu'ASF (Aviation Sans Frontière) soit préservée...

Que donner alors comme conseil sinon celui de garder la tête froide (c'est le mot !...), d'essayer de glaner le maximum d'informations permettant d'élaborer un jugement serein sur la manière de traiter l'incident, tout en réfléchissant tout de même assez vite.

Un de mes instructeurs à St Yan m'avait appris : « Quand y a le feu, y a pas le feu ! » Il avait raison, mais ne laissez cependant jamais la mèche se consumer jusqu'au bout...

De mon point de vue, ne JAMAIS exécuter stupidement une procédure ne ciblant pas parfaitement l'anomalie. Elle peut-être aggravante et irréversible. Je pense en particulier et en l'occurrence à une passivation de l'avion trop précipitée. Quid alors de la ventilation, de la percussion des extincteurs ?

Toute précipitation est donc à proscrire.

En outre et avant que la pulpe ne se redépose, je peux vous affirmer que la nuit qui suit un tel événement est une nuit blanche. En effet le doute sur sa propre part éventuelle de responsabilité est bien présent et n'est pas pour l'apaisement de l'esprit. C'est normal et salvateur. Le contraire conduirait irrémédiablement l'impétrant à un classement de choix parmi... les têtes brûlées !

Seules les trop grandes certitudes sont dangereuses... !

Epilogue

Après expertise et analyse des dégâts, l'origine de l'incident fut bien sûr très rapidement identifiée, compris et corrigé tout d'abord de façon temporaire par une modification du même nom, puis par une modification définitive de série amendant quelque peu le design initial pourtant irréprochable... La période transitoire d'étude et de mise en place des premières solutions fut réglée par procédure de sorte à permettre la poursuite de la campagne très tendue d'essais en vol.

Aujourd'hui je crois pouvoir être en mesure d'affirmer que l'hallali des Essais en Vol, pourfendeurs du dogme de l'infaillibilité et du moindre coût, n'a pas encore sonné...

Mais saperlipopette, vous ne trouvez pas qu'il fait un peu chaud ici ?

- 1) *Log de l'ingénieur : document encore en papier sur lequel à l'aide d'une bûchette en plastique appelé stylo et parfois un peu de Tipp-Ex, l'ingénieur navigant d'essais écrit, rature, blancote et note, outre la chronologie des événements de l'essai en cours, les résultats acquis.*
- 2) *Engine Run: point fixe moteurs tournants*
- 3) *LMES : Loss of Main Electrical System ou perte totale du système électrique principal*
- 4) *ATA : Air Transport Association qui régit en outre la classification par "chapitres ATA" des différents systèmes d'un avion (carburant, hydraulique, électricité, navigation, etc...) A ne pas confondre avec Association Toulousaine Aéronautique, exploitante du Piper J3 de l'auteur...*
- 5) *Aire de compensation : surface bétonnée, affranchie de toute masse magnétique où l'on effectue le réglage des compas de secours (compensation compas)*
- 6) *Reason : James de son prénom, professeur de psychologie à l'université de Manchester et auteur de nombreuses publications sur la nature des erreurs humaines, le stress, l'ergonomie, le mal des transports. Il est en outre le géniteur de la théorie des "Plaques de Reason" qui explique la dynamique de la cause d'un accident par une accumulation alignée de petites failles dans chacun des éléments de protection (plaques) et qui finit par laisser passer l'occurrence de celui-ci.*
- 7) *Gate : Porte en anglais et par extension anglicisme communément employé pour définir le lieu de stationnement de l'avion*
- 8) *ECAM : Electronic Centralised Aircraft Monitoring pour gestion électronique de la surveillance de l'avion regroupant les calculateurs d'alarmes et l'affichage associé.*
- 9) *St Merlin : Nom de la vigie radio du site de Saint Merlin où sont basés les prototypes GAZCAR, entre autres.*
- 10) *Ventilation : mise en rotation du moteur à l'aide du seul démarreur. En l'occurrence elle permet de souffler la flamme lors d'un feu tuyère.*
- 11) *Sovam : nom générique au même titre que frigidaire désignant les plates-formes élévatrices autonomes construites en majorité par le fabricant SOVAM*
- 12) *APF ou Aft Pylon Fairing est la partie arrière raccordée sous la voilure du carénage du mât moteur*

SOUSCRIPTION A AEROMED

Envoyez votre chèque à l'ordre de :

AMC 44, AV ETIENNE BILLIERES 31300 TOULOUSE

Un reçu fiscal vous sera renvoyé par retour de courrier.

N'oubliez pas d'inscrire votre Email afin de recevoir toutes les infos en avant premières.

La grande famille Concorde

Tony, un passager un peu particulier

par André Moreau
Chef d'escale de New York
août 1977 - mai 1984.



Few months after the beginning of Concorde flights to New York, André Moreau, JFK Air France Station Manager, met Tony, a nice dog accompanying his owners on a flight to Paris. They paid a full fare cabin ticket to avoid him to travel in a cargo hold box, the rule on Concorde at that time. For such a special passenger André Moreau had to come to terms with the captain and the staff of Air France CDG where the flight was going. Tony was very quiet during the flight and was not a demanding passenger : no caviar or Dom Perignon, only a bowl of Evian and a place to sleep. So Tony continued to travel on Concorde in a seat near his owners but after 33 transatlantic flights at supersonic speed, he was unmasked and André Moreau had to justify Tony's presence in the Concorde cabin. The justification was short : more than hundred thousand dollars of income. In consequence, Air France rule concerning dogs in cabin was amended.

Un jour, travaillant dans mon bureau, l'agent chargé de l'enregistrement des passagers Concorde me demande de descendre car elle a un problème avec un couple de passagers. Descendez, c'est grave me dit elle !!

Monsieur et madame X : « *Bonjour Monsieur Moreau. Nous emmenons notre chien Tony avec nous mais votre agent nous signale que c'est interdit sur Concorde* ».

J'avale ma salive, prends mon élan et confirme l'interdit pour les chiens dans les soutes du Concorde, leur expliquant que les soutes n'étaient pas adaptées au transport d'animaux vivants par manque de ventilation. J'avais réglé le problème en dix secondes, voilà pourquoi j'étais le chef. Mes deux adorables passagers, ils l'étaient vraiment, m'écoutèrent avec un sourire.

« *Mais Monsieur Moreau, Tony voyage avec nous en cabine !* » Et vlan !

« *Avec tout le respect que je vous dois, il m'est strictement interdit de l'embarquer, les règles sont très claires. Je vous propose de l'embarquer gratuitement sur le 747 du soir* ».

« *Monsieur Moreau, vous n'avez pas compris, il voyage avec nous en cabine. Nous lui avons acheté son billet. Si vous ne l'embarquez pas, nous ne volerons plus sur Air France* ». Ah ! Ah ! du chantage me dis je en mon for intérieur. Et toujours ce sourire assassin.

Je fais contrôler le billet de Tony. C'est un authentique billet aller/retour plein tarif à 6000 dollars !

Je suis piégé. Ces passagers nous laissent près de 3 millions de Francs chaque année ... et je risque de voir cette recette disparaître.

Très rapidement je décide de ne pas respecter la loi des « technocrates » : « *d'accord, mais il ira au fond de l'avion, siège 28D, le dernier à gauche en entrant et l'un d'entre vous restera près de lui au siège 28C.* »

« *Mr Moreau nous vous remercions. Nous savions que l'on pouvait compter sur vous, vous êtes formidable. Mais ne soyez pas inquiet, il ne bougera pas soyez en assuré. Il est adorable et il va dormir.* » Et Tony de me gratifier d'une bonne « léchouille » tout en bavant sur mon pantalon comme seuls savent le faire les chiens. Merci Tony, le client a toujours raison.

Polissant mon analyse, je leur demandais ce qu'ils auraient réellement fait si j'avais refusé l'embarquement de Tony : « *on aurait pris le B747 du soir.* »

Ils m'ont piégé mais si la Direction râle, je pourrais toujours citer l'adage : Le client est roi ... surtout à ce tarif !!

« *OK vous avez gagné mais si vous ne me revoyez plus à New York, j'espère que vous serez là en temps qu'avocats pour me défendre.* » Eclats de rire de mes passagers.

« *S'il vous plaît, au retour prenez le B747 pour m'éviter d'autre ennuis.* »

« *Mais nous avons un billet aller et retour donc il rentre aussi en Concorde !* »

Maintenant il me fallait convaincre l'équipage. Une autre paire de manches (galonnées). Par chance le Commandant de bord est un ami.

« *Mais t'es malade avec ton chien, on va se faire allumer. Je le fais pour toi.* »

« *Nous n'avons pas le choix. Je préviens l'escala de Roissy qu'ils devront également me le renvoyer quelques jours après.* »

J'appelle ensuite l'escala de Roissy! ! Nouveaux qualificatifs : « *t'es bargeot, nous le faisons mais une seule fois et c'est bien pour toi.* »

« *Non c'est pour Tony qui a payé sa place aller retour au plein tarif. Vous me le renvoyez dans 3 Jours. Merci d'avance!* »

Le lendemain matin, le message libérateur arrive. Tout s'est bien passé à bord personne n'a remarqué la présence du chien. Qu'il est mignon Tony! !

Et nos 3 passagers continuèrent leurs allers retours multiples. A chaque départ de New York il embarquait le premier avec accueil personnalisé des hôtesses qui, à la porte de l'avion, lui souhaitaient la bienvenue: « *bonjour Tony!* ». Il ne répondait pas par un aboiement mais en tendant la patte, il se dirigeait seul vers la dernière rangée, virage à gauche et en route pour un bon roupillon jusqu'à Paris.

Tony : un client modèle comme cela, on en redemande. Pas un mot plus haut que l'autre. Pas de déjeuner au caviar et foie gras, ni de Vosne Romanée 85 ou Dom Pérignon. Seulement une soucoupe d'eau minérale plate, de l'Evian 1981. Tout bénéfice pour la Compagnie.

Cette belle histoire faillit mal tourner le jour où un responsable de la Compagnie qui apparemment connaissait le règlement, voyagea un rang devant Tony. Pauvre Tony. Il en fit des cauchemars durant tout le vol. Le passager assis devant lui allait se plaindre et j'allais avoir des ennuis, Il m'aimait bien, j'avais toujours droit à pleins de bisous (un peu baveux certes mais affectueux)

Comme prévu dans le rêve de Tony, le lendemain, à mon arrivée à l'escala, on me donna un message de Paris, me sommant de m'expliquer. Comme on le dit en anglais, ma réponse fut « *sweet and short* » :

Suite à votre demande de justification de la présence d'un chien à bord du Concorde voici mes commentaires :

Le chien se prénomme Tony, couleur jaune brun. Il accompagne Mr et Mme X, nos deuxièmes meilleurs clients sur Concorde (plus de 100 traversées). Tony vient d'effectuer sa 33ème traversée sans le moindre incident ni remarque d'autre passager. Revenu: plus de cent mille US dollars. Prière aviser? Signé Moreau

La suite? Pas de réponse à mon message. Quelques semaines plus tard paru une modification des Instructions de Transports concernant le transport des animaux vivants. Je notais que dorénavant le transport d'animaux vivants (un seul) était autorisé en cabine sur Concorde.

Jamais une seule personne de la Direction n'évoqua ce cas avec moi. Aeromed N°28 janv 08



Le vol commercial inaugural

Par Claude Lelaie

Dans la vie d'un avion, 2 vols ont un aspect symbolique très particulier: son premier vol et le premier vol commercial. Techniquement, ce ne sont pas les plus importants. Il y en a d'autres qui marquent sa vie. Par exemple ceux où on découvre un gros problème qui peut avoir un impact majeur sur la conception et sur les délais. D'autres au contraire où on s'aperçoit que l'on a bien solutionné une difficulté et où à la fin du vol, toute l'équipe bureau d'études et essais en vol peut s'estimer satisfaite.

Mais ces 2 vols ont un caractère particulier car ils marquent l'instant où la vérité apparaît. Dans le premier vol, on découvre l'avion et à partir de là, il faut se reposer sur des faits aérodynamiques et sur l'analyse du fonctionnement des systèmes. Finis les hypothèses et les modèles (enfin presque!). A partir du premier vol commercial, on ne peut plus rien cacher à nos clients: compagnies aériennes et passagers. L'avion doit remplir tous ses objectifs de fiabilité, consommation et confort.



Notre premier client est Singapore Airlines (SIA). Après une livraison en grande pompe à Toulouse au nouveau "Delivery Center" Henri Ziegler, le 15 octobre SIA a prévu un vol inaugural de Singapore à Sydney le jeudi 25 octobre avec retour le lendemain après midi. Il s'agit de 2 vols de charité, dont les bénéfices sont distribués à des oeuvres caritatives. Parmi elles, Médecins Sans Frontières, des oeuvres de Singapour et un hôpital pour enfants de Sydney. Environ 1,3 million de dollars sont ainsi récoltés. Qui sont les généreux donateurs?

Les discussions dans l'avion montrent qu'il y en a de toutes sortes. De vrais fanas des avions, d'autres qui veulent vivre une nouvelle aventure mémorable. Toutes les places ont été vendues aux enchères avec un record à 100380 dollars pour 2 suites, simple aller. Ces billets ont été achetés par un jeune qui a fait fortune dans ce qu'on appelle les "dot.com" et qui a bien revendu son affaire. Il a offert la 2ème suite à son ami. Le minimum est de 560 dollars un aller en classe économique. En moyenne en classe éco, le trajet simple est à 1000 dollars.

La grosse attraction est constituée par les "suites", somptueuses, qui remplacent les places de première. Elles ont été conçues par un Français, Jean Jacques Coste habituellement en charge de l'aménagement des yachts. Tous les recoins ont été parfaitement utilisés, comme sur un bateau. Chaque suite comporte un fauteuil et un véritable lit. Evidemment elle peut être totalement isolée en vol.

Les 2 suites centrales peuvent communiquer avec les 2 lits côte à côte, comme chez soi. Un couple assez âgé a payé 70000 dollars pour ces 2 suites côte à côte à l'aller. Ce fut l'attraction des médias quand les lits furent installés!

Le passager le plus âgé est à l'aller un Singapourien de 91 ans. Il a réussi dans l'import-export et son fils a voulu lui faire plaisir en l'emmenant dans le vol aller. Il n'a d'ailleurs pas lésiné puisqu'il a réservé 3 suites, 2 sièges business pour sa famille et un siège éco pour la nurse de son père. Tout cela pour 56000 dollars. Au retour le plus jeune est un bébé de moins d'un an (je ne sais pas s'il a payé son "siège"!). Il y a des habitués des premières, ainsi un des passagers était dans le vol inaugural du Boeing 747 et un autre sur le vol inaugural du Concorde.

Singapore Airlines m'a fait un grand honneur et un grand plaisir: m'inviter au cockpit pour ce vol inaugural. Je vais donc me retrouver dans le cockpit avec le sympathique Captain Robert Ting, notre commandant de bord pour ce vol, Captain Gerard Peacock, copilote et Captain Gerard Yeap, responsable de toutes les opérations aériennes chez Singapore Airlines.

La rencontre avec mes hôtes a lieu au comptoir d'enregistrement pour un vol opportunément désigné SQ380. J'ai un statut un peu bizarre: je suis en uniforme, mais je voyage avec un billet de classe économique avec une autorisation spéciale de l'Administration d'aller au cockpit. Evidemment il y a beaucoup de caméras et de micros tous azimuts, comme toujours avec l'A380. Etant en uniforme, je ne passe pas inaperçu, mais à chaque fois que je vois un journaliste s'approcher, je lui explique que je ne suis qu'un invité d'Airbus et qu'il doit donc s'adresser au Captain Ting. Cela marche bien en moyenne et je ne serai pas trop sollicité.



A l'enregistrement, je rencontre 4 Français, dont un couple. Ils n'ont pas voulu manquer cette occasion. Ils ne sont pas ensemble, mais ils se sont retrouvés par hasard. De vrais "fanas".

Il y a une grosse activité dans l'avion avant l'embarquement des passagers. Dans le cockpit, on voit même arriver un représentant de l'Administration. Il vient contrôler les licences des pilotes et il y passe un bon moment. La confiance règne!

L'avion a 471 sièges, mais ils ne sont pas tous occupés. Il y a 425 passagers dits payants. En fait parmi eux il y a un certain nombre de représentants de la presse qui n'ont évidemment pas payé. Il y a 23 personnels de cabine, 6 techniciens, prêts à intervenir si des problèmes se produisaient avec les systèmes en cabine, et 4 pilotes (dont moi qui n'a en fait pas le droit de piloter, en l'absence de validation locale de licence).

Le premier à embarquer est le recordman des enchères. Il est filmé par tous les medias. Tous les passagers des suites ont droit à une rapide visite du cockpit au sol, car contrairement à ce que nous faisons chez Airbus pendant nos vols avec passagers, l'accès au cockpit est strictement interdit aux passagers pendant le vol.

Le repoussage à lieu à la minute précise: 8 h 00 locale, soit 00 h 00 UTC. La masse est de 467 tonnes et nous avons 125 tonnes de carburant, soit la moitié de la contenance des réservoirs. Le décollage a lieu 15 minutes plus tard. Pour protéger ses moteurs, SIA utilise des poussées détarées au décollage et en montée, et plusieurs fois les passagers me feront remarquer qu'ils avaient trouvé que le décollage avait été long.

Aeromed N° 28 janv 08

Peu après le début de croisière au FL 370, nous avons une alarme fumée dans le compartiment de repos de l'équipage cabine qui se trouve au niveau du cargo. Heureusement c'est une fausse alarme. En dehors de cela l'avion marchera comme une horloge jusqu'à l'arrivée.

Derrière, les médias s'agitent, surtout en première: démonstration des suites, interview des passagers, de Robert Ting et du Chief Executive Officer de SIA qui a un siège en business. Un des journalistes se fait particulièrement remarquer, il s'agit de Richard Quest, la vedette de CNN. Déjà à l'embarquement, avant les autres passagers, il passait son temps à déambuler dans l'avion à grandes enjambées, le portable à l'oreille. Puis il s'est installé, ou plutôt vautré, dans une suite, avec le téléphone satellite à l'oreille. Je n'ai pas vu le résultat du reportage, mais je peux vous assurer que cette vedette porte des chaussettes trouées!



Photo :P chenu

Beaucoup de cameras et de micros. Robert Ting et son CEO font le tour de l'avion pour discuter avec les passagers. Beaucoup d'enthousiasme et d'autographes. Robert Ting a mentionné au départ, la présence d'un des pilotes d'Airbus du premier vol. Quand je fais moi-même un petit tour en cabine, c'est encore pas mal de discussions, d'autographes sur les livres distribués à l'embarquement, sur des billets, sur des maquettes et même sur des tee-shirts. En classe éco j'ai retrouvé le même enthousiasme que pendant les Early Long Flights ou les vols avec le plein de passagers que nous faisons chez Airbus. La différence est que les passagers ne peuvent pas changer de classe, alors que dans nos vols, tout le monde peut circuler partout. Ainsi, le calme de la classe business contraste avec l'effervescence de l'éco. La première fait un peu exception avec la présence de tous les médias.

Les deux chefs qui ont préparé les repas, au choix cuisine européenne ou chinoise sont à bord et viennent nous voir pour des photos au cockpit. Pour accompagner ces excellents repas, des vins prestigieux pour les suites: champagne Dom Pérignon rosé 96, Château Cos d'Estournel 82, Château Pichon Longueville Comtesse de Lalande 82 (vendu habituellement à bord l'équivalent de 750 Euros la bouteille). Je suis en uniforme, donc impossible de goûter. Vraiment dommage!

La météo n'est pas très bonne à l'arrivée. Il était prévu de faire un survol du port de Sydney. Nous suivons la trajectoire arrangée, malheureusement dans les nuages. Finalement nous nous présentons pour l'atterrissage. "Kiss landing" de Robert avec peu de freinage pour ne pas faire chauffer les freins. Il est 17 h 30 locale et il nous reste près de 35 tonnes de carburant. Du poste nous entendons les applaudissements derrière.

Nous avons une bonne nuit à Sydney. C'est mon troisième passage ici avec l'A380, mais à chaque fois en coup de vent. Cette fois, dans la matinée du lendemain, j'ai enfin le temps de visiter l'intérieur de l'Opéra. Cela vaut le coup.

Aeromed N°28 janv 08

Le matin, il fait beau. Malheureusement alors que l'heure du départ approche, le temps se gâte et à Sydney les règles sont très strictes: pas d'embarquement de catering (nourriture) et d'avitaillement (carburant) s'il y a des orages à proximité de l'aéroport. Ainsi à 1 h 20 du départ, alors que l'équipage est à bord, tout s'arrête. Il n'y a plus qu'à mettre en route nos ordinateurs et travailler en attendant que la situation s'améliore. Enfin tout se débloque, mais l'embarquement du catering se révèle assez long. Finalement nous partirons avec 1 h 53 de retard. Mais Airbus et SIA n'y sont pour rien!

Les passagers ne sont pas les mêmes dans les suites et dans les autres classes, très peu font l'aller retour. Un jeune couple s'est installé dans les 2 suites avant. Compte tenu du départ tardif et de la longueur du vol, il profitera bien de son double lit dans les dernières heures du vol. En business, il y a un jeune couple français qui s'est offert ce plaisir. Ce ne sont pas des aviateurs, mais c'était un rêve pour lui. Il y a également une française passionnée par les aventures aériennes.

Il n'y a plus les médias, donc dans les suites c'est nettement plus calme. En éco, c'est toujours la même ambiance bon enfant avec beaucoup de discussions. Les gens sont manifestement très heureux d'être là.

Techniquement, l'avion marche parfaitement. Ce n'est pas une surprise, mais c'est quand même un soulagement, car on n'est jamais à l'abri d'un problème inopiné.

L'arrivée a lieu à minuit heure locale. Le vol se termine par un atterrissage automatique qui a été demandé par les Autorités de Singapour (encore l'Administration!).

La réception a lieu dans l'aérogare avec musique et colliers de fleurs. Tout l'équipage, PNT et PNC redescend au pied de l'avion pour des photos. Puis nous remontons à bord faire la fête un bon quart d'heure. Le temps de goûter le Dom Pérignon et le Pichon Longueville 82, même en uniforme.

C'est la satisfaction générale côté passagers et SIA. Ils ont participé au début d'une grande aventure. Tout le monde a pu apprécier le confort et le silence de l'avion. Tous ces gens réalisent que ce n'était pas que de la pub, mais bien la vérité. Côté Airbus, c'est aussi le soulagement car techniquement l'avion a très bien marché.

Le samedi est une journée de repos pour l'avion. Le dimanche 28, le vrai service régulier commence: un aller - retour par jour vers Sydney. Un nouvel avion marquant une nouvelle époque entre en service.



Aeromed N°28 janv 08

Photo P Chenu



Le dernier des premiers ou les meilleures choses ont une fin

The last of the first

The A300/A310 story began in 1964 and ended in 2007, with the delivery of the 815th aircraft to Fedex. During these 43 years, the first child of the Airbus family launched the company on the aeronautical marketplace. The A300B prototype flew on October 28th 1972. It entered into service in 1974. After a slow start, came the first export contracts with Korean Airlines, Indian Airlines, Eastern Airlines..... with many others following. The shortened A310 flew on April 3rd 1982 and entered into service with Lufthansa and Swissair. It features new cockpit, engines, rear fuselage... One year later flew the A300-600, bringing these improvements to the A300. 1987 saw the delivery of the last A300B. In 1993 flew the first A300-600F for Fedex, which bought 42 new aircraft and many A300-600 and A310 second hand. The Beluga flew in 1994. 1998, delivery of the last A310. In 2000 UPS receives the first of 53 A300-600F, 2002 delivery of the last passenger A300-600.

The production came to a close in July 2007. However it is forecast that this robust and efficient aircraft will remain in service for another forty years.

Long live to the King!

L'aventure a commencé en 1964 et s'est terminée en août 2007. Durant ces 43 années, le premier rejeton de la famille Airbus a permis de lancer le constructeur sur le marché aéronautique, grâce à une machine robuste et performante. A partir d'un court-courrier à grande capacité, la gamme s'est progressivement élargie pour couvrir tous les modèles de 100 à plus de 500 places.

Revenons en **1965**. Aux USA on construit le Boeing 747 quadri réacteur, ainsi que les « frères ennemis » les tri-réacteurs Douglas DC 10 et Lockheed 1011 « Tristar ». La place est libre pour un biréacteur à fuselage large d'une capacité de 300 places, optimisé pour les lignes européennes et bientôt désigné Airbus A300.

Fin **1968**, les grandes compagnies aériennes européennes consultées le trouvent trop gros et préfèrent une capacité de 250 places. Airbus revoit sa copie et présente un nouveau projet « **A300B** ». Il reprend certains éléments du DC 10 comme les moteurs, le groupe auxiliaire, l'équipement électronique.... Ce qui va simplifier la gestion des rechanges par les compagnies clientes. Le diamètre du fuselage est déterminé par la taille des conteneurs et palettes devant être transportés en soute en étant compatibles avec les autres avions. Ce diamètre permet également d'installer huit sièges de front avec deux allées de circulation en classe économique. A noter que ce diamètre de fuselage devait avoir de nombreuses qualités car il a été repris lors de la conception des A330 et A340.

Parmi les clients potentiels se trouvent Air France, Lufthansa (Allemagne), Iberia (Espagne), mais pas British Airways, qui préfère le Tristar à moteurs Rolls-Royce.

Le système Airbus se met en place avec une répartition de la charge de travail proportionnelle à l'investissement de chacun des partenaires : la construction des ailes en Angleterre chez Hawker Siddeley, le fuselage avant et arrière en Allemagne par MBB, les empennages en Espagne chez CASA, la partie centrale du fuselage, la pointe avant et les mats réacteurs par Aérospatiale en France. L'assemblage final aura lieu à Toulouse.



Les tronçons du premier avion A300B1 arrivent par bateau à Bordeaux puis prennent la route. L'assemblage final se déroule sans problème particulier et l'avion est prêt à voler avant la date prévue. Le temps n'est pas fameux en octobre **1972** et le premier vol a finalement lieu le 28, malgré une météo peu clémente. L'équipage se compose de Max Fischl, Bernard Ziegler, Pierre Caneil, Gunther Scherer et Roméo Zinzoni. L'atterrissage est un peu mouvementé à cause du vent d'Autan. Max Fischl exécute un magnifique « posé dérapé » et ramène le prototype à bon port. Il est suivi d'un deuxième avion identique le 5 février **1973**.

Puis c'est le tour du premier A 300B2 de décoller le 28 juin 1973. Car les compagnies ont encore une fois changé d'avis et ont demandé un avion d'une capacité légèrement supérieure à celle d'origine. Les deux premiers avions étant trop avancés, c'est le No 3 qui est allongé de 2,6 mètres, portant sa capacité à 281 passagers.

Hélas les clients ne sont pas nombreux à se manifester, Iberia se retirant même du programme. L'avion obtient sa certification le 15 mars 1974 et entre en service chez Air France le 23 mai sur Paris – Londres. Il va en suite être affecté sur les lignes les plus chargées des réseaux Europe et Afrique du Nord.

Le 26 décembre **1974** vole l'A300B4, doté d'un réservoir de carburant supplémentaire dans la partie centrale de l'aile. Ce qui permet pratiquement de doubler l'autonomie par rapport à l'A 300B2, puisqu'elle passe de 2200 km à 3900 km. Ce moyen courrier va rapidement représenter la majorité des ventes, grâce à sa plus grande flexibilité.

Premier succès hors d'Europe avec la livraison à Korean Airlines (Corée) en 1975. De son côté Lufthansa utilise l'avion à partir de 1976 sur son réseau européen, suivi par Indian Airlines (Inde) et Air Inter.



En **1977** Airbus joue à quitte ou double et décroche enfin son premier client américain, quand Eastern Airlines prend quatre avions en essai pour six mois. L'essai est concluant et la compagnie commandera ensuite 30 avions supplémentaires.

La traversée du désert est finie et les commandes d'A300 vont maintenant arriver de manière régulière : Thai Airways, Scandinavian Airline System, Iran air, Olympic Airways (Grèce), Pakistan International Airlines, Hapag Lloyd (Allemagne), Malaysian Airlines, China Airlines (Taiwan), Philippine Airlines, Alitalia (Italie), Iberia, Garuda Indonesian, Air Afrique.... Airbus est maintenant présent sur les cinq continents.

En **1978**, il est temps d'agrandir la famille et de lancer un avion plus petit : l'A300B10, rapidement rebaptisé A310-200. C'est un avion de deuxième génération qui conserve la structure du fuselage raccourci de son aîné pour accueillir environ 200 passagers et remplacer les B 707 et Dc 8. Il s'agit d'un vrai long courrier, doté d'une nouvelle aile, de moteurs plus récents, d'un fuselage arrière redessiné. La dérive est construite en matériaux composites, plus légers que l'aluminium. Tandis que le poste de pilotage est complètement refondu et capable d'accueillir deux ou trois membres d'équipage.

Sur les court courriers à réaction, relativement simples de conception, l'équipage se limite à deux pilotes. Sur les gros porteurs à réaction, l'équipage se composait de trois personnes : deux pilotes et un mécanicien navigant, avec occasionnellement un navigateur sur les longs courriers. Le mécanicien navigant régnait sur un vaste panneau, situé sur le côté droit du poste de pilotage, depuis lequel il contrôlait les multiples vannes régulant le carburant, l'air conditionné, l'hydraulique... Au début des années 80, l'électronique a fait suffisamment de progrès pour pouvoir assurer un certain nombre de fonctions de surveillance.

Ce qui permet de concentrer le panneau du mécanicien et de l'installer au dessus au plafond du poste de pilotage. De nombreux instruments électromécaniques sont également remplacés par des tubes cathodiques multi – fonctions, tandis qu'un calculateur de navigation fait son apparition.

La controverse fait alors rage pour décider si ce nouveau poste de pilotage doit abriter deux ou trois personnes. Le président Reagan (USA) demande une étude à l'administration de l'aviation américaine (FAA) qui préconise le pilotage à deux de tous les avions de nouvelle génération. Ce qui sera appliqué à partir de l'A310 et de ses conscrits Boeing 757 et 767.

La réputation d'Airbus étant maintenant assise, les commandes pour l'A310 arrivent en nombre avant le premier vol de l'avion : Lufthansa (Allemagne) et Swissair, KLM (Hollande), Air France, British Caledonian, Sabena (Belgique), Austrian Airlines (Autriche), Kuwait Airways, Wardair (Canada)....

L'avion est présenté à Toulouse le 16 février **1982** et effectue son premier vol le 3 avril, pilote par messieurs Bernard Ziegler, Pierre Baud, Gérard Guyot, Günter Scherer et Jean Pierre Flamant. Il est certifié le 11 mars 1983 puis entre en service simultanément chez Lufthansa et Swissair.

1980 : un maximum d'améliorations amenées par l'A310 sont appliquées à l'A300B4 : le poste de pilotage, les moteurs, le fuselage arrière... Cette nouvelle version est désignée A300B4-600, puis rapidement rebaptisée A300-600. Les caractéristiques très proches des deux avions, ainsi que leur poste de pilotage identique vont permettre la double qualification des pilotes sur A300-600 et A310.

Le prototype vole le 8 avril **1983** avec l'équipage : Pierre Baud, Bernard Lespine, Gérard Guyot, Jurgen Hammer, et Jean Marie Mathios. Il obtient sa certification en mars 1984 et entre ensuite en service chez Saudia (Arabie Saoudite), un nouveau client d'Airbus. Par ailleurs de nombreuses compagnies utilisant des A300B vont progressivement les remplacer par des A300-600.

1985, version à rayon d'action allongé A310-300, grâce à un réservoir supplémentaire de carburant contenu dans l'empennage horizontal. Ce qui permet de reculer le centre de gravité de l'avion et de diminuer sa consommation en croisière.

Le 9 décembre 1987 vole l'A300-600R, qui bénéficie du même réservoir arrière que l'A310-300. Le premier client est American Airlines (USA) qui recevra 35 avions.

1987, livraison du 249^e et dernier A300B4 à Karair (Scandinavie)

1991, commande de Fedex, compagnie américaine de messageries, qui prend tout d'abord 25 avions cargo. Premier vol le 2 décembre 1993, certification en avril 1994. Au total 42 avions neufs seront livrés. La compagnie a du être très satisfaite de l'avion car elle s'est procurée 20 A300-600 et 68 A310 occasion, dont pratiquement tous les A 310-200.

1991, lancement du Beluga, basé sur l'A300-600R et largement modifié. Création du GIE SATIC pour sa fabrication. 13 septembre 1994 premier vol du Beluga, 26 sept 1995 l'avion est certifié. Les cinq avions sont encore en service pour longtemps.



Si quelques A300B et A310 ont été construits avec une porte cargo sur le pont principal, nombreux sont les avions qui ont reçu cette modification tardivement dans leur carrière. En effet les avions cargo volent beaucoup moins que leurs homologues affectés au transport des passagers, typiquement 3 heures par nuit contre une dizaine d'heures par jour. Les compagnies cargo préfèrent donc acheter des avions un peu âgés, donc bon marché, puis les faire modifier. C'est à partir de 1997 que de nombreux A300B4 et A310 ont été convertis en cargo à Filton (Angleterre), Dresde (Allemagne) et Toulouse.

Le 255^e et dernier A 310 est livré le 15 juin 1998 à Uzbekistan Airways, le marché demandant maintenant des machines de plus grande capacité comme l'A 330.

Sans doute bien renseignée sur les bons résultats de sa concurrente Fedex, la compagnie de messageries UPS commande elle aussi des A300-600 cargos en 1998. Ils sont livrés à partir de juillet 2000. Le 53^e entrant en service durant l'été 2006.

Fin **2002** les trois derniers A300-600R passagers sont remis à la compagnie Japan Air System.

Livraison du 816^e et dernier avion de la famille A300B/A300-600/A310 à Fedex, le 12 juillet 2007.

Le nombre d'avions transportant des passagers va en diminuant car les avions les plus anciens sont remplacés par des matériels plus modernes. Les avions cargo ont encore une longue vie devant eux et vont encore voler pendant de nombreuses années. C'est pour cela qu'Airbus a mis en place une organisation pour assurer le suivi de ces machines et les adapter aux évolutions techniques jusqu'à l'horizon 2050. Longue vie au Roi !

Livraisons A 300 = 561, A 310 = 255 total = 816

En service A300 = 414, A 310 = 221 total = 635

RENE TOUSSAINT

Aeromed N°28 Jan. 2008



Le vol du Cessna

Xavier VANNEAUD

Çà y est, November 4585 Kilo est à Toulouse, et je peux voler en IFR. C'est un accomplissement qui me comble. Comme d'habitude, j'en rêvais et en même temps, je ne m'en sentais pas à la hauteur. Mais pour vous en parler mieux que je ne le fais d'habitude et pour le plaisir de partager cet accomplissement avec vous, je vais vous raconter comment nous avons, Jean Gazagnes (co propriétaire) et moi, ramené N4585K.

Je passe sur les recherches d'avion entamées fin août dès mon retour des USA avec ma qualif IFR toute neuve en poche. Je vous passe sur les habituels moments d'exaltation suivis de déceptions, les formalités de création d'un trust « GAZAVANN Inc » dans le Delaware pour bénéficier de l'immatriculation « November » qui m'est nécessaire par rapport à ma qualif. US, des négociations courtoises mais tendues.

Bref, nous avons fini par signer les purchases agreements, et autres papelards et nous sommes devenus propriétaires de N4585K. Seulement, il est à Brême, et il faut le ramener en passant par le Danemark pour le dédouaner et nous avons prévu de passer à Chambéry prendre Elisabeth et de repartir samedi matin pour Toulouse. Nous sommes arrivés à Brême (nord de l'Allemagne) jeudi soir 11 janvier 2007 sous une belle tempête et le lendemain, vendredi 12, nous avons réceptionné le Cessna Centurion P210 N4585K et préparé notre navigation sur Esbjerg Danemark (300 km). Il est parké devant un hangar, et je regarde N4585K (c'est son immatriculation) du coin de l'œil, il m'impressionne, avec son nez trapu, prolongé d'une hélice 3 pales, bien campé sur son train fin et surmonté d'une aile immense. Il est beau tout blanc avec des rayures vertes depuis l'empennage jusqu'au nez.



D'un commun accord, nous avons décidé que Jean qui est nettement plus expérimenté que moi, soit pilote (en place gauche) et moi qui suis plus à l'aise en anglais, à droite, à la navigation et à la radio. On rentre dans l'avion, il y a des cadrans, des systèmes que nous ne connaissons pas (pressurisation, nouveau pilote automatique, turbo, avionique). Nous passons une heure à repérer les systèmes et à répéter les procédures. De toute façon, nous ne sommes pas très pressés. Il y a un reste de tempête sur Esbjerg que nous préférons sagement laisser passer.

Bon, quand il faut y aller, faut y aller ! Contact radio pour ouvrir le plan de vol, clearance de démarrage moteur, (ouf, il démarre, nous ne l'avons pas noyé). Roulage en vérifiant les systèmes, puis alignement sur la piste. Nous nous considérons comme prêts, et nous sommes confiants dans notre capacité à faire face. Dit autrement : on verra bien.

Mise des gaz à 31 pouces sur frein, puis plein gaz. N4585K roule, accélère, 65Kt, 70kt, rotation, décollage, les roues sont freinées, le train rentre, puissance de montée. Mise du pilote automatique, enfin on essaye mais il refuse obstinément. Cela commence bien. Passage dans la couche, c'est chouette, on ne voit plus rien dehors comme cela nous pouvons mieux nous concentrer sur le pilotage (il faut toujours penser positivement). Par chance, cela ne turbule pas trop. On attrape le bouquin du PA et je commence la lecture pendant que Jean pilote à la main. Changement de fréquence, on passe avec Copenhague Radar et on met le dégivrage des plans. Ça y est, nous avons compris, comme l'avion est mal trimé (il vol en crabe) le PA refuse de prendre la machine. Bon, on ne va pas se fâcher, on trime et on passe sous PA. Coup de bol, ça marche, enfin seulement pour les fonctions primaires (cap et taux de montée) pour le reste, nous devons mal nous y prendre, le PA résiste encore. FL 160 (5300 m), nous arrivons à notre niveau de croisière, réglage admission, régime, richesse, fermeture capot moteur. Génial, il y a un vent de 40 kts dans le nez et nous nous traînons à 135kts au lieu de 175.

Bon, il est temps de débiter la descente, on passe avec Esbjerg Approche, interception de l'ILS, nous sortons de la couche à 2000 feets, tant mieux car nous ne connaissons pas les paramètres de vitesse, puissance à afficher pour rester sur le glide (faisceaux radio électrique de guidage en hauteur). Nous en profitons pour essayer de les repérer. Le vent est de face pour 20 kts, la météo qui prévoyait l'amélioration ne s'est pas trompée. Tant mieux, Arrondi, et puis on touche et N4585K roule bien sagement au parking. Arrêt du moteur. Notre contact local qui doit dédouaner N45K nous attend. Pendant qu'il part s'occuper des papiers, nous préparons le vol de retour sur Chambéry (1.200km, une paille).



Les pleins complets 450l, et au moment de payer, on nous présente une note de 2500, coup de stress au niveau du portefeuille, mais après explication, il s'agit de couronnes Danoise. Ouf ! On respire. Et nous nous promettons de revenir souvent à Esbjerg pour faire le plein, (si, si, cela fait des économies). Après avoir refuillé l'avion, on pense à l'équipage. Un sandwich à la crevette (il n'y avait pas de hareng, comme quoi les traditions se perdent). La météo en profite sournoisement pour se dégrader avec 30-35 kts de vent (toujours dans l'axe heureusement), et le plafond descend à 600 puis 300 pieds (90m). Ca y est, notre correspondant ramène les papiers. N45K est dédouané. Un gros pipi bien à fond, pour éviter de terminer le voyage en serrant les jambes

Bon il est temps de regagner l'avion, il fait déjà sombre. Comme nous sommes près de la mer du Nord, il y a des hélicoptères qui font le changement d'équipage des plateformes pétrolières situées en mer. Ils sont harnachés avec des combinaisons orange de survie. Nous regagnons N45 dans les rafales, le bruit des hélicos, la nuit qui tombe, le ciel bas. Ambiance, ambiance quand tu nous tiens. On s'installe, Jean toujours aux commandes, car l'arrivée de nuit à Chambéry est mal pavée. Clearance de mise en route, check liste, roulage, bon, nous sommes prêts. Clearance, décollage, roues freinées, train sur rentré, et hop nous sommes déjà dans la couche. Nous montons péniblement à 300 pieds/minute dans un superbe rabattant qui nous laisse finalement tranquille à partir de 1000 ft. Bon, nous enclenchons le PA, nous savons faire maintenant. Dehors il fait très sombre, nous avons mis le dégivrage des plans car nous sommes en condition givrante. 30 minutes de montée jusqu'au niveau FL180. Vent de travers d'au moins 60 kts laminaire (sans turbulence) heureusement, mais on se traîne à 75 kts en montée au lieu de 110kts. Enfin on arrive au palier, FL180, 6000m, dehors il fait moins vingt degrés, nous sommes sortis de la couche et nous voyons en face de nous le soleil en train de se coucher. La carte du GPS nous positionne au dessus de la mer du Nord. Vivement le retour de la terre ferme sous nos ailes. On passe au réglage moteur croisière : volet de capot fermé, pression d'admission réduite à 30 pouces, richesse 94 livres et régime 2300 tours par minute et patatras, la PA chute à 15 pouces. Au secours ! Restons calmes ! Sauve qui peut ! On contrôle tous nos cadrans, les températures culasse et turbo, on imagine les ailettes du turbo en train d'être crachées par les pipes d'échappement, on suppose les soupapes en train de perforer les pistons, on écoute le grondement du moteur avec l'attention d'un cardiologue, bref on cogite, fortement motivés que nous sommes, d'éviter un bain de siège en mer du Nord. Comme nous ne comprenons pas ce qui c'est passé, nous décidons de défaire ce que nous avons fait et on repasse le régime à 2450 tours et miracle ! la PA remonte à 29 pouces. On ne touche surtout plus à rien, vraiment à rien et on se remet à respirer. Toutes les demi-heures nous changeons de réservoir pour équilibrer la charge. On se traîne toujours, 136 kts au lieu de 180 avec 40° de dérive pour garder notre route.

Enfin la terre ferme, nous quittons Copenhague control qui nous passe avec Brême Control. Jusqu'à présent, j'avais plutôt bien géré la radio, mais je me mets à comprendre tout à l'envers, à inverser les chiffres, à lancer des « say again slowly » à chaque contact et à bafouiller tantôt November 85 Kilo 45, (comme chez l'épicier) ou Kilo4585November, bref je fatigue. Jean qui est plus frais que moi, prend la radio pendant que je dors un peu. Je me réveille lors du passage sur Brussels Control puis Reims control, du coup le vent qui était de travers droit, passe vent arrière et nous croisons à 200-210 kts (380 km/h), cela fait du bien d'avancer.

Dijon glisse sous nos ailes, il est temps de demander la descente. Il fait nuit noire, on s'en fiche un peu, car on ne regarde pas dehors, nous avons faim et envie d'arriver. Passage FL100 puis 6000 pieds pour interception le faisceau ILS, n'oublions pas le train (cela ferait désordre) on descend au dessus du lac du Bourget, on allume les phare et l'on aperçoit les balises de piste, il ne reste plus à Jean qu'à laisser couler en douceur et N45 roule enfin après 1200 km et de 4h30 de vol.

Thierry qui a vu nos phares en approche et là avec Perrine pour nous accueillir, soirée sympa au champagne et hop au dodo. Le lendemain matin, Vincent, Virginie, Hugues et Nicolas nous amènent sur le terrain et nous leur proposons de monter à bord pour le roulage vers les pompes. Il me prend l'idée de contrôler la radio N°2, qui veut bien marcher en réception mais pas en émission, tout cela dure des heures et Vincent me motive pour arrêter le moteur et les laisser enfin descendre. Thierry est venu avec Axelle pour nous dire au revoir. Soucieux de montrer que je suis un pilote responsable, je téléphone pour prendre la dernière météo de Toulouse. Bien m'en prends, car c'est complètement bâché, 500 m de visibilité et moins de 200 pieds de plafond (70m).



Autant dire que l'on n'y voit rien du tout. On patiente en regardant les charters anglais atterrir sans discontinuer sur l'aéroport de Chambéry. Ok, la situation semble s'améliorer en Midi Pyrénées avec une amélioration prévue. Vite on embarque avec Elisabeth et Christian, un de ses collègues d'Allibert. Mise en route et le roulage vers la piste. Je suis aux commandes et Jean en profite pour souffler un peu avec la nav et la radio.

Mise de la puissance sur frein, pas d'alarme, ok on y va, pleine puissance et la piste défile sous nos roues, rotation à 70 kts et voilà en douceur, N45 décolle. Vario positif, l'altimètre confirme, les roues sont freinées, le train rentre, la puissance de montée est affichée, pressurisation sur On, pompe de joints de porte sur On, PA en action. Génial ! Cela commence à devenir à peu près automatique ; on frime. Cela n'a pas d'importance car j'ai maintenant une superbe réponse quand on me suggère que je prends le globe. « est ce que tous les pilotes sont frimeur ? non seulement les excellents pilotes ! » avec une telle référence circulaire, il n'y a rien à ajouter. Vue magnifique sur la chaîne des Alpes et le lac du Bourget qui s'étire sous nous. Procédure de départ avec pleins de virages pour rester à l'écart du relief et nous mettons le cap sur Mende en montée vers le niveau FL140 (4.500m). Nous avons du vent en face d'au moins 30 kts et notre vitesse/sol se traîne à 135kt au lieu de 175kts. On commence à en avoir l'habitude. Cela nous donne le temps d'admirer la chaîne des Alpes (toujours penser positivement). Nous passons Mende vers Rodez avec une vue superbe, la visibilité est excellente et l'on aperçoit en même temps les Alpes et le Cantal. On aperçoit aussi que la couche de stratus bas sur la région de Toulouse semble bien épaisse. Vérification avec le contrôle pour avoir la dernière météo : visibilité horizontale 500 à 800 m, plafond 200 pieds (pour ne pas dire moins), vent calme (c'est normal, s'il y avait eu du vent, il n'y aurait pas de brouillard !) et le contrôle nous recommande avec insistance de vérifier nos minimas et nos altimètres (sous entendu, si vous ne le sentez pas, laissez tomber pour cette fois !).

Nous finissons par comprendre, Jean et moi, que pour ce convoi, c'est ou calme plat et brouillard, ou bien 35 à 65kts, de préférence de face. Si nous continuons et s'il y a remise des gaz et circuits d'attente, nous risquons d'atterrir sans nos réserves d'essence, écornées par tous ces vents de face. Nous décidons de nous poser à Rodez pour attendre et refueller. Demi-tour, avec le vent la vitesse remonte à 210kts. Approche, préparation de l'atterrissage, vitesse sous 160kts, à 3 minutes du toucher de roue, la manette de train et sur « sorti » et ... rien, rien ne sort. On se penche sur les hublots avec Jean, pas de roues en vue, elles devraient pourtant être là. On recycle la commande de train : rien. Jean commence à lorgner la commande de secours, je vérifie le panneau électrique. Un « breacker » (disjoncteur) est sorti, je le réenclenche. Bruit rassurant de pompe hydraulique et le train tant attendu sort et se verrouille. Cela tombe bien car la piste arrive vite à 85kts (160 km/h), vite volets 30° et nous nous posons, sur les roues, c'est chouette. L'avion attire des pilotes, super, nous allons pouvoir papoter (la deuxième occupation des pilotes après picoler). Jean et moi, nous pavanons, rayonnants devant cet avion magnifique. Et nous expliquons nonchalamment que nous arrivons du Danemark (effet garanti).

Refuelling, météo : plafond 230 à 250 pieds, ce qui veut dire que nous allons sortir des nuages à 80 m du sol, en espérant que la piste soit bien là où elle est censée être et de préférence dans l'axe. On ne va pas passer la nuit à Rodez, avec les pleins nous avons 5h30 d'autonomie. Nous décidons de tenter l'approche, je reste en place gauche pour augmenter mon entraînement et Jean qui va contrôler mon approche, prend la nav et la radio. Mise en route, roulage, préparation du décollage, etc... nous égrenons ce qui doit devenir un réflexe, clearance de décollage. Et notre magnifique N4585K s'élance, en montée au niveau FL60 vers Gaillac puis Toulouse Blagnac.

Sous nos ailes, c'est du coton bien épais, au fond la chaîne des Pyrénées surplombée par le soleil couchant. Nous passons avec Toulouse Approche en descente vers 3000 pieds pour intercepter l'axe ILS de la piste 14 droite (ce qui veut dire orientée à 140°). Nous sommes juste au dessus de la couche et il fait encore jour, le soleil est bien rouge juste sur l'horizon, en bas, c'est déjà la nuit. Nous nous préparons à plonger dans la couche d'une belle teinte gris noir. Nous restons un moment juste à la limite, jouant à cache cache avec les nuages, mais la descente se poursuit et bientôt les nuages se referment sur nous.

Il fait très sombre, il faut que je me concentre principalement sur 4 instruments : avec au centre l'horizon artificiel pour garder les ailes horizontales et un angle de descente constant, à gauche l'anémomètre pour la vitesse, à droite l'altimètre, et sous l'horizon artificiel les aiguilles de l'ILS (faisceaux radioélectrique de guidage). Je me bagarre avec mes pendules, les aiguilles n'en font qu'à leur têtes, quand j'ai la bonne vitesse, le plan fiche le camp, quand j'ai le plan, je perds le cap, quand j'ai enfin, le cap/le plan/la vitesse, j'en oublie de vérifier mon altimètre. Sans soleil, il doit faire froid dans l'avion, mais moi je trouve qu'il fait de plus en plus chaud. Jean qui surveille, m'annonce un « excellent » que je suppose être plus destiné à rassurer nos passagers qui doivent trouver le temps long dans cette purée de pois et qui doivent guetter le sol. Puis après quelques minutes, Jean annonce « REILS en vue » (système de lumières de balisage d'approche). Super, je relève le regard, et en face de nous, les balises de piste percent la brume, 3 crans de volets, plein petit pas et nous nous posons enfin sur la piste de Blagnac après 5 mois de recherches, de démarches, d'espairs, de déception, de négociations, d'obstination, de patience, 1900 km et près de 8h30 de vol depuis Brême, Mais quel bonheur, que N4585K est beau, comme il vole bien, et comme il bien pris soin de nous.

Présentation de November 4585 Kilo : c'est un Cessna Centurion P210, moteur Continental 310 cv turbo, pressurisé, train rentrant, pas variable, certifié conditions givrantes connues, IFR (vol aux instruments), 6 places, charge utile 650 kg, pour 1.160 kg de poids à vide, autonomie maxi 7h30, capacité carburant 450l, consommation croisière 60 litres à 175 kt (325 km /h) soit 18 litres pour 100 km plafond FL230 soit 7.600 m, ce qui explique pourquoi il est pressurisé, sinon nous devrions porter des masques à oxygène à partir de 4.000m.



PLANEUR (suite)

De JP le VETO

2^{ème} épisode

La scène se passe huit mois plus tard, sur la route du Chanet, où je roule au pas derrière les champions cyclistes locaux qui se disputent âprement la coupe offerte par le Crédit Agricole de l'Aveyron. Hé oui. J'ai repiqué au truc. Depuis huit mois, je pense planeur, je rêve planeur. Le lycoming n'a plus de charme pour moi. Même le SF28 fait figure de pâle succédané. Alors j'ai renvoyé un chèque à l'UCPA. Un coup de biniou à Christine pour réserver ma place. Ce coup-ci, fini la froidure. Je pars en mai. A moi les spirales infinies dans des ascendances aussi puissantes que larges.

Bon, la météo n'est pas au top ce dimanche mais cette semaine va être fumeuse, je le sens. Comme d'habitude, j'arrive en avance au village. Il n'y a que Gaby qui fend du bois. Hum... mauvais présage. Les autres stagiaires arrivent. Surprise, nous ne sommes que sept. Il n'y aura cette semaine qu'un seul instructeur « invité ». C'est Bruno, contrôleur à Limoges au moment des faits. Je sais que depuis il a migré, puisque par hasard, je suis passé au-dessus de Limoges le jour de son pot de départ. J'espère que les collègues auront transmis le bonjour.

Du coup l'installation est beaucoup plus confortable. Filles et garçons sont séparés (des fois que...) Nous occupons à 4 une chambre de 6 ! Quel luxe ! Autre corollaire intéressant, comme je suis le seul « lâché » de la bande, je vais disposer de mon propre planeur ! Le pied !

Le lendemain, une mauvaise nouvelle nous attend. Christine a sorti la météo et c'est carrément la catastrophe. Le prévisionniste annonce du bout des lèvres une possible amélioration en fin de semaine, mais dans les prochains jours, c'est bâché, pluie, froid et vent. Mais il en faut plus pour arrêter les vols à l'UCPA. Martial mets en route le moteur diesel du groupe, les portes sont ouvertes, le treuil sorti et en avant.

Je retrouve avec plaisir Tango Novembre (en fait le seul Marianne de l'UCPA capable d'accueillir sans contorsions trop acrobatiques ma volumineuse personne). C'est MON planeur. Je le bichonne d'une peau de chamois affectueuse. Las, Tango Novembre restera au chaud pour aujourd'hui. Ce n'est pas le cas des pauvres stagiaires que nous sommes qui suivons deux planeurs cahotants, la tête basse, engoncés dans nos Kways, dans le vent glacial et le crachin.

Adieu mes rêves de longues chevauchées à la crête des ascendances. D'un commun accord, nous décidons de créditer tous les vols d'une durée forfaitaire de cinq minutes. Deux serait sans doute plus proche de la réalité. Il n'y a rien, rien, rien. Toutes les pentes sont déventées. Martial qui m'a pris en charge, furète en vain comme un chien de chasse. Il rase tous les cailloux, les moindres taupinières. Inutile de dire que j'en suis réduit au rôle de sac de sable. Jamais je n'ai fait de vols comme ça. Je ne pensais pas qu'on pût voler dans des conditions aussi épouvantables. Les treuillées sont en général incomplètes car on est souvent obligé de larguer en cours de montée pour ne pas finir IFR.

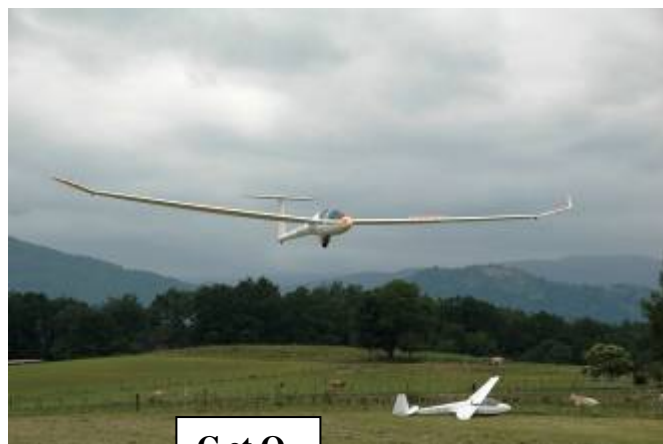
J'ai des photos, je vous montrerai. Mais les vols se succèdent malgré tout. Je pense à mes compagnons pour lesquels c'est le premier contact avec les choses de l'air... De quoi prendre le train le restant de ses jours. Au sol, ça ne chôme pas non plus. Vu que le personnel est réduit et que les vols sont très courts, le service de piste prend des allures stakanovistes.

Résultat des courses, on en prend tous au moins pour trois ou quatre vols, ce qui n'est pas si mal.



Les vendeurs de somnifères ne feront pas d'affaires à l'UCPA ce soir. Les plus braves ont assisté à une énième projection du film sur la réintroduction du Boultras sur le Causse (voir le premier épisode). Je n'ai pas pu résister. Les autres sont allés bravement négocier à la patronne de l'auberge quelques minutes de chauffage. Devant la pression populaire, celle-ci cède, non sans quelques commentaires plus ou moins aigres sur les petites natures que nous sommes.

Le lendemain, fait exceptionnel, Martial prend la décision de ne pas voler ce jour-là. Nous suivons sans enthousiasme débordant un petit exposé sur le lacet inverse et le roulis induit. Puis, pour distraire son monde, Martial organise les animations. Il ne manque pas de ressources et nous nous initions au lancer du boomerang (activité suicidaire) et au cerf-volant. On découvre que Martial est également fin mycologue et le repas de midi s'agrémenté d'une énorme poêlée de champignons. Comme ça ne s'arrange pas dans l'après-midi, nous échangeons les cieux pour le monde souterrain de l'Aven Armand, superbe gouffre sur le Causse.



Le lendemain, c'est un peu mieux et je peux enfin sortir Tango Novembre. Dernières treuillées en double (je me suis encore fait avoir au coup de la casse de câble) et je repars tout seul à l'assaut de l'azur. Azur bien relatif et mes vols sont plutôt des glissades « treuillée, vent arrière, posé ». A ce rythme, mon petit carnet rose se remplit à toute allure.

Le jour suivant c'est encore meilleur et le moral reprend le dessus. Bruno me prend en double le matin. Je n'ai pas assez d'heures de double pour passer mon brevet. Du coup, il m'amène explorer le local du terrain. Nous faisons ensemble le tour du Causse. Dans le sud, se découpe le Mont Aigoual, encore enneigé malgré la saison et bien reconnaissable aux installations de la station météo à son sommet. A l'est, ce sont les Cévennes et au nord les Monts de l'Aubrac.

Tous ces reliefs sont générateurs d'intéressants phénomènes ondulatoires que l'on peut, lorsque les conditions s'y prêtent, accrocher en sortie de treuillée. Ce n'est hélas pas le cas aujourd'hui et je dois me contenter de la petite pente du Chanet. Vers midi, toutefois, le soleil a fait son apparition. Je décolle à ce moment et je rencontre quelques thermiques intéressants. Les autres se posent pour aller déjeuner. Pour ma part, je préfère largement rester là où je suis. Gaby vient me rejoindre. Martial lui permet de voler en dehors des horaires du centre. Il lui faut s'entraîner sérieusement car il part bientôt pour St Auban en stage instructeur. Je le suis en patrouille en direction des gorges du Tarn. Vol splendide qui compense bien le temps pourri de ces derniers jours. Mais hélas les jolis cumulus sur les Cévennes prennent une allure inquiétante. Bientôt une belle enclume barre l'Est du terrain. Martial ordonne par radio le repli général. C'est bête, je venais de raccrocher et j'avais atteint le plafond. Je m'étais même permis d'aller tout seul faire un tour sur les gorges. Résultat : une descente aux AF. Quel gâchis.

Demain c'est le grand jour. Le soir à l'auberge, Bruno, à qui je raconte les mésaventures du récipiendaire du stage précédent, qui s'était littéralement fait démonter par Martial, me rassure : « on en a parlé ensemble, qu'il me dit : Martial m'a dit que ce serait du gâteau : une simple formalité ». Ah bon ? Une simple formalité qu'il a dit ? N'empêche, comme avant chaque épreuve ou examen (et j'en ai passé beaucoup), la pression commence à monter.

Le lendemain, le petit-déjeuner avalé, il faut se rendre à l'évidence. La journée de la veille n'était qu'un répit. Le mauvais temps a repris ses droits. Au terrain, on sort les planeurs. L'épreuve est programmée pour l'après-midi. Je me paye donc quelques treuillées d'échauffement. La pression monte de plus en plus et je ne me trouve guère d'appétit ce midi.



Le temps ne s'est pas arrangé. Me voilà installé dans mon planeur avec Martial en place arrière. Une simple formalité ? Et bien finissons en avec les formalités. Câble accroché, tendu et en avant. La treuillée : pas de problèmes, je suis au point. Un peu de manche en arrière puis avant pour éviter de frotter le patin arrière, rotation express, plan de montée à 45°, vitesse 100, comme à la parade. Arrivé en haut, je prospecte à droite puis à gauche. Comme d'habitude c'est le désert. Derrière il n'y a pas de bruit. Peut-être fait-il la sieste ? Bon : ce n'est pas grave, vent arrière, base et fi... Une sirène de chantier vient de se mettre en route dans mes oreilles **QUEEESQUE C'EST QUE CETTE BASE ?** Ben... c'est la base de d'habitude. Faut dire qu'à Florac la vent arrière longe la pente du Chanet. Très près de la pente, je veux dire, avec poteaux électriques, murets de pierres et toutes sortes d'autres choses avec lesquelles il n'est pas bon de se frotter. Or la piste est elle aussi contre la pente. La base est nécessairement courte et bien souvent, on la remplace par un large virage type PTU sans que cela n'ait jusqu'ici soulevé d'objections particulières. Bon pas d'affolement, d'ailleurs j'ai un atterrissage à gérer : on s'expliquera en bas. En bas j'ai droit à un savon : la base c'est pas comme ça, c'est important. Bon bien je le note, je ferai plus le vilain, promis...

On raccroche et c'est parti pour la deuxième treuillée. Au sommet, Martial annonce son intention de reprendre les commandes histoire de gagner un peu d'altitude pour un exercice de décrochage. Je vois déjà quelques objections à son projet : le plafond est environ 50m plus haut, il n'y a rien, le décrochage j'ai déjà essayé pour voir : y décroche pas le Marianne. Mais je ne veux pas le chauffer. Pas la peine, il chauffe tout seul ! Il tourne et retourne dans tous les sens, dans tous les coins en grommelant. De temps en temps il arrive à trouver un zéro moins mais c'est bien tout. Notre maigre capital fond à vue d'œil et je surveille avec inquiétude l'altimètre. Ça fait bien longtemps que je serais revenu la queue basse en vent arrière. Mais c'est lui le Chef hein ? « Bon tu le poses », qu'il fait enfin. Là, nous ne sommes vraiment pas haut du tout, donc plus près encore des poteaux, murets etc... Je tente un vent arrière le plus près que je peux. J'essaye de mettre quelques coins à ma PTU pour faire plus base. Comme j'ai attendu un endroit plus large pour le faire, je suis un peu plus loin qu'il faudrait pour une pente d'approche « comme dans le livre ». Rien de grave, j'ai la piste dans le collimateur et ça passe sans problème. Pas de commentaires derrière. Je continue. Je passe largement au-dessus de la haie d'entrée de piste et je m'arrête pile au niveau des câbles du treuil après un kiss.

Cette manœuvre est couramment pratiquée par les instructeurs pour éviter d'avoir à aller chercher le planeur (gain de temps). Nous autres stagiaires solos, nous devons nous poser plus loin, pour garder une marge de sécurité par rapport à la haie. C'est ce que me rappelle en termes peu amènes et à 90db la sirène de chantier. J'ai droit également à un chapitre sur mon inconscience (éloignement excessif) et sur mon indifférence aux recommandations de mon testeur bien aimé (ma base n'était pas assez carrée). Comme on est devant les câbles, on raccroche et en avant pour la troisième. Le temps a évolué en rapport avec l'humeur de Martial et il pleut maintenant. Pour tout arranger, je passe IFR en treuillée. Largage catastrophe, large virage à gauche et AF sortis. On retrouve une certaine visibilité, entre les gouttes. Bon, on est là-haut mais on y restera pas longtemps, je vous le dis. Vent arrière, ce coup-ci, je rase le caillou, les poteaux etc... virage coin carré, base, revirage coin carré le tout sous une pluie battante. Visibilité : pas grand chose. Je me déconcentre et la vitesse en prend un coup. Hurllement instantané de sirène qui dure jusqu'au sol. Là c'est le déluge. Mes compagnons de stage et Bruno ont depuis longtemps renoncé à toute activité aéronautique. Ils compatissent silencieusement à chacun de mes atterrissages. Comme des mécanos de F1, ils tirent le planeur, accrochent les câbles et essuient la verrière d'un coup de peau du chamois. Nous restons dans le planeur tandis que l'averse redouble de puissance. Martial en profite pour me cuisiner sur le théorique que je n'ai pas lu (les pilotes avions sont dispensés). Bien évidemment, ce ne sont que des questions pièges spécifiques au vol à voile. Bien Martial, message compris, j'achète ce soir le petit livre à Christine (je ne le regrette pas).



La pluie diminue. Un dernier coup sur le plexiglas et un coup de catapulte. C'est pire que tout. Je me déconcentre et Martial gueule. Et plus il gueule, plus je me déconcentre. Comme j'ai dit, des examens, j'en ai passé un certain nombre dans ma carrière, et des velus, des balaises, des vrais de vrais et des cousus main. Au retour du quatrième vol, une pensée se fait jour dans mon esprit. Jusqu'ici, j'ai assez bien vécu sans posséder mon brevet de vol à voile. Rien ne semble indiquer à priori que le prolongement de cet état de fait soit néfaste à ma vie future. Je me propose donc d'envoyer joyeusement balader Martial et son test dès l'atterrissage voire plus si affinité. Le finaud de derrière a dû s'en rendre compte. Pas de commentaires sur la dernière approche. Il décrète une petite pause. Je dois avoir une mine terrible. Mes petits copains me regardent d'un drôle d'air. Bruno me prend à part pour me demander comment ça va. Je lui raconte ainsi que mon intention d'arrêter là les frais. Bien évidemment il me convainc de n'en rien faire.

La pluie a cessé. On repart pour le cinquième vol. Martial a relâché la pression mais n'est toujours pas satisfait de mes évolutions. Mais non de Zeus que veut-il exactement ? Qu'il me l'explique et je me ferai une joie de le satisfaire. Mes bases sont d'équerre, mon brin de laine dans l'axe, mon badin, tu le croirais tracé au tire-ligne tant il ne bouge pas. Je fais des kiss à tous les coups mais que demande le peuple ?

Il en veut encore une. Cette fois-ci le vent a tourné et nous nous posons vent de travers à contre QFU. Je m'arrache les tripes. Tu veux une base longue ? Celle-ci on dirait une vent arrière ! Dernier virage, posé, fini. Bon : on m'explique que c'est pas terrible, que je suis vraiment mauvais mais que ça ira à peu près. Une formalité hein ? Mais le temps se gâte et il faut rentrer les planeurs. Je retourne donc dans TN et zou en l'air. Tout seul cette fois-ci. Quel pied ! Je m'organise un large circuit de piste avec une belle base (des fois qu'il regarde...et je suis sûr qu'il regarde) puis je m'aligne en finale en direction des hangars. Posé roulage et arrêt devant la porte.

Le soir, c'était la sortie table d'hôte. Bien sûr, j'ai payé à boire. J'ai raconté mon test à ma manière et Martial a bien ri. Bon, je ne lui en veux pas mais quand même ! En tout cas, si je peux dire une chose, c'est qu'à l'UCPA, les brevets, ils ne les offrent pas avec le prix de l'inscription : c'est du sérieux. A coté, mon test avion, c'était une promenade de santé.

Samedi matin, il faisait beau mais pas trop fumeux. Les ascendances ont montré le bout de leur nez à midi.

L'après-midi, c'était fabuleux. Martial, Bruno et Gaby sont partis en circuit.

Nous, nous avons fait nos valises, défait les lits, passé un coup de balai avant de prendre la route sous le soleil.

Youkaïda !



Photos : Cath et Oli

Jp le Veto



Aeromed

N°28

janv

08

LES ABSTRACTS

Le préservatif invisible, c'est imperceptible !

Le « *Invisible Condom** », ou préservatif invisible, est en réalité un nouveau produit microbicide. Liquide à la température ordinaire, ce polymère se gélifie à la température du corps humain et après introduction vaginale crée une barrière physique et chimique qui recouvre les parois du vagin ainsi que le col de l'utérus.

Dans une étude pilote, les auteurs de l'Université de Laval, Canada, ont inclus 14 volontaires abstinents, 13 autres sous pilules ainsi que 9 partenaires sexuels et enfin 14 femmes avec ligature tubaire accompagnées de leurs compagnons. Le gel était appliqué une à deux fois par jour pendant 2 semaines.

Pendant la durée de l'étude, aucune complication sérieuse n'a été observée et la majorité des effets secondaires, à type de brûlures, de prurit, d'érythème, de sécheresse ou de leucorrhée, ont été considérés comme modérés. Les analyses colposcopiques n'ont révélé aucune lésion génitale. Aucune des femmes n'a arrêté d'utiliser le produit pour des raisons d'intolérance. Le gel et son applicateur vaginal ont été jugés par la majorité des femmes et de leurs partenaires comme acceptables sans interférence sur l'acte sexuel et la libido.

Le préservatif invisible et son applicateur vaginal représentent une méthode contraceptive bien tolérée et bien acceptée par les femmes et leurs partenaires sur une durée limitée de deux semaines. Un essai expérimental contre placebo incluant 452 volontaires camerounaises et portant sur l'efficacité à long terme est en cours.

Dr Jean-Michel Brideron

Trottier S et coll. « Safety, tolerance and acceptability of the Invisible Condom® and its vaginal applicator in healthy women and their male sexual partners » Contraception 2007; 76: 117-25JIM.FR

Enquête sur les vertus anti-dépressives du chocolat

Hasard ou approche des friandises d'Halloween, puis de Noël ? Plusieurs publications médicales récentes se sont concentrées sur... le chocolat. Dans l'une, relayée par *Yahoo! news*, pour le *Journal of Proteome Research*, il y est dit que selon une étude suisse de Sunil Kochhar, l'attraction pour le chocolat serait corrélée aux caractéristiques de la flore microbienne du tube digestif qui semblent différer d'un individu à l'autre. Evidemment le débat (du genre « poule et l'œuf ») reste ouvert quant à savoir quel phénomène procède de l'autre. Mais pour la petite histoire cette recherche fut rendue particulièrement difficile pour constituer le groupe témoins de onze « extra-terrestres » n'aimant pas le chocolat !

Parallèlement, une étude australienne du *British Journal of Psychiatry* confirme que le chocolat est propre à adoucir une dépression. Exploitant les résultats d'un questionnaire diffusé sur l'Internet et auquel près de 3500 personnes « dépressives » ont répondu, ce travail émane du *Black Dog Institute* (www.blackdoginstitute.org.au). Pourquoi « black dog » ? Tout simplement pour faire référence à la métaphore familière de Winston Churchill qui avait ainsi « animalisé » sa propre dépression.

L'analyse des données a été limitée aux 2 692 participants âgés d'au moins 18 ans et vivant en Australie (âge moyen : 40 ans, avec 71 % de femmes) dont la moitié (plus souvent des femmes) ont déclaré avoir « besoin » de chocolat jugé bénéfique vis-à-vis des symptômes dépressifs, de l'anxiété et de l'irritabilité. Certes multifactorielle (culture, économie, santé...), l'appétence pour le chocolat est apparue également révélatrice de la personnalité et cette attraction « reflèterait des processus biologiques en rapport avec la régulation des émotions ».

C'est admis : le chocolat est bon pour le moral. Mais comment peut-il aussi tenir d'un « antidépresseur naturel » ? Probablement par sa richesse en amines stimulantes, dont « deux analogues de l'anandamine, un cannabinoïde endogène, et ses interactions avec divers neurotransmetteurs (dopamine, sérotonine, endorphines). » **Dr Alain Cohen**

Parker G, Crawford J : « Chocolate craving when depressed, a personality marker » Br J Psychiatry 2007 ; 191, 351-352.JIM.FR

PARACETAMOL RPG 500 mg, contamination microbienne

Paracétamol : analgésique et antipyrétique

Suite au rappel du lot 176880 (péréemption 05/2010) de la spécialité PARACÉTAMOL RPG 500 mg comprimé, en boîte de 16, annoncé par le laboratoire Ranbaxy au cours du mois d'octobre 2007, **l'Afssaps recommande aux patients de ne pas utiliser ce lot de PARACETAMOL RPG 500 mg et de ramener la ou les boîte(s) à leur pharmacien.** Pour mémoire, le rappel de lot faisait suite à la mise en évidence de tâches jaune-brun sur une proportion importante de comprimés de ce lot. Une première série d'analyses microbiologiques a permis d'identifier la présence d'une contamination par une moisissure du genre *Penicillium*. Des analyses sont en cours afin de déterminer l'espèce.

En savoir plus :

[Communiqué de l'Afssaps](#), Afssaps (15 octobre 2007)

02/11/2007 - L'Officiel du médicament / Alerte de l'Afssaps

Source: Afssaps (30 octobre 2007)

Paracétamol : analgésique et antipyrétique

Suite au rappel du lot 176880 (péréemption 05/2010) de la spécialité PARACÉTAMOL RPG 500 mg comprimé, en boîte de 16, annoncé par le laboratoire Ranbaxy au cours du mois d'octobre 2007, **l'Afssaps recommande aux patients de ne pas utiliser ce lot de PARACETAMOL RPG 500 mg et de ramener la ou les boîte(s) à leur pharmacien.** Pour mémoire, le rappel de lot faisait suite à la mise en évidence de tâches jaune-brun sur une proportion importante de comprimés de ce lot. Une première série d'analyses microbiologiques a permis d'identifier la présence d'une contamination par une moisissure du genre *Penicillium*. Des analyses sont en cours afin de déterminer l'espèce.

En savoir plus :

[Communiqué de l'Afssaps](#), Afssaps (15 octobre 2007)

02/11/2007 - L'Officiel du médicament / Alerte de l'Afssaps

Source: Afssaps (30 octobre 2007)

Qu'importe le hamburger, pourvu qu'il ait un emballage McDonald's !

Les jeunes enfants trouvent que la nourriture des restaurants « fast food » servie dans l'emballage d'une marque connue, comme McDonald's, a meilleur goût que la même nourriture servie dans un emballage anonyme. C'est ce que démontre l'étude expérimentale de TN Robinson et coll.

Des enfants de 3 à 5 ans devaient 1) goûter quatre mets (hamburger, nugget de poulet, frites provenant de McDo, et mini-carottes) et une boisson (lait ou, à défaut, jus de pomme), qu'on leur présentait à raison de deux échantillons identiques à la fois, l'un dans un emballage McDo, et l'autre dans un emballage neutre, et 2) indiquer, pour chaque aliment, l'échantillon dont ils préféraient le goût. L'appréciation était notée +1 quand elle était favorable à McDo, -1 dans le cas contraire.

En tout, 63 enfants, âgés en moyenne de 4,6 ans, ont effectué 304 tests comparatifs. Ils appartenaient à une classe pauvre, et étaient d'origine latino-américaine dans 55 % des cas. Sans conteste, la nourriture étiquetée McDo leur semblait avoir le meilleur goût. La moyenne des notes était significativement positive ($0,37 \pm 0,45$; $p < 0,001$). Pour chaque type d'aliment, ils préféraient majoritairement celui qui était censé provenir de Mc Do : à 48,3% versus 36,7 % ($p=0,33$) pour les hamburgers, 59,0 % vs 18,0 % ($p < 0,001$) pour les nuggets, 76,7 % vs 13,3 % ($p < 0,001$) pour les frites, 54,1 % vs 23,0 % ($p=0,006$) pour les carottes, et 61,3 % vs 21 % ($p < 0,001$) pour les boissons. Pour un enfant donné, quatre comparaisons sur cinq étaient en faveur des aliments avec un emballage McDo.

L'exclusion des enfants qui ne reconnaissaient pas spontanément l'emballage de McDo ne changeait rien aux résultats.

Enfin, plus le nombre de postes de TV à la maison et/ou la fréquence des repas pris au restaurant « fast food » était élevé, et plus l'enfant avait de chances de préférer la nourriture au nom de l'enseigne.

Chez les jeunes enfants (et peut-être pas seulement chez eux), l'emballage spécifique fait toute la différence de goût des aliments « fast food ».

Les enfants sont l'une des cibles privilégiées du marketing des enseignes de restauration rapide. Avant même de savoir lire, ils reconnaissent les signes distinctifs d'une grande enseigne (noms, emballages, logos, personnages ludiques, etc), et ils en réclament les produits à leurs parents. Leur nature influençable justifie les recommandations préconisant de réguler, voire d'interdire la publicité qui les vise, notamment si elle porte sur des produits hypercaloriques, ou au contraire « allégés ». A la place, les enseignes pourraient utilement participer à l'éducation nutritionnelle des enfants et à la lutte contre l'obésité infantile.

Dr Jean-Marc Retbi

Robinson TN et coll : « Effects of fast food branding on young children's taste preferences » Arch Pediatr Adolesc Med. 2007 ; 161 : 792-797JIM.FR

Un site de rencontre qui a du chien

Libération - 6 novembre 2007

Pour ne plus laisser son fidèle toutou broyer du noir dans une existence domestique solitaire, le site **date-dog.com** permet de lui trouver des amis à quatre pattes...et plus si affinités. Le site met ainsi pléthore d'outils pour favoriser les rencontres canines : annonces, t'chat, forums, blogs, messages privés...il ne manque plus que l'alerte sms sur le portable de Médor !

SOUSCRIPTION A AEROMED

Envoyez votre chèque à l'ordre de :

AMC 44, AV ETIENNE BILLIERES 31300 TOULOUSE

Un reçu fiscal vous sera renvoyé par retour de courrier.

N'oubliez pas d'inscrire votre Email afin de recevoir toutes les infos en avant premières.