http://www.caffrenchwing.fr
http://www.lecharpeblanche.fr
http://www.worldwarbirdnews.com

AIRSHOW

CAF FRENCH WING - BULLETIN MENSUEL - MONTHLY NEWSLETTER
EDITION PUBLIQUE

Volume 19 - N°3 - Mars 2014

EDITORIAL

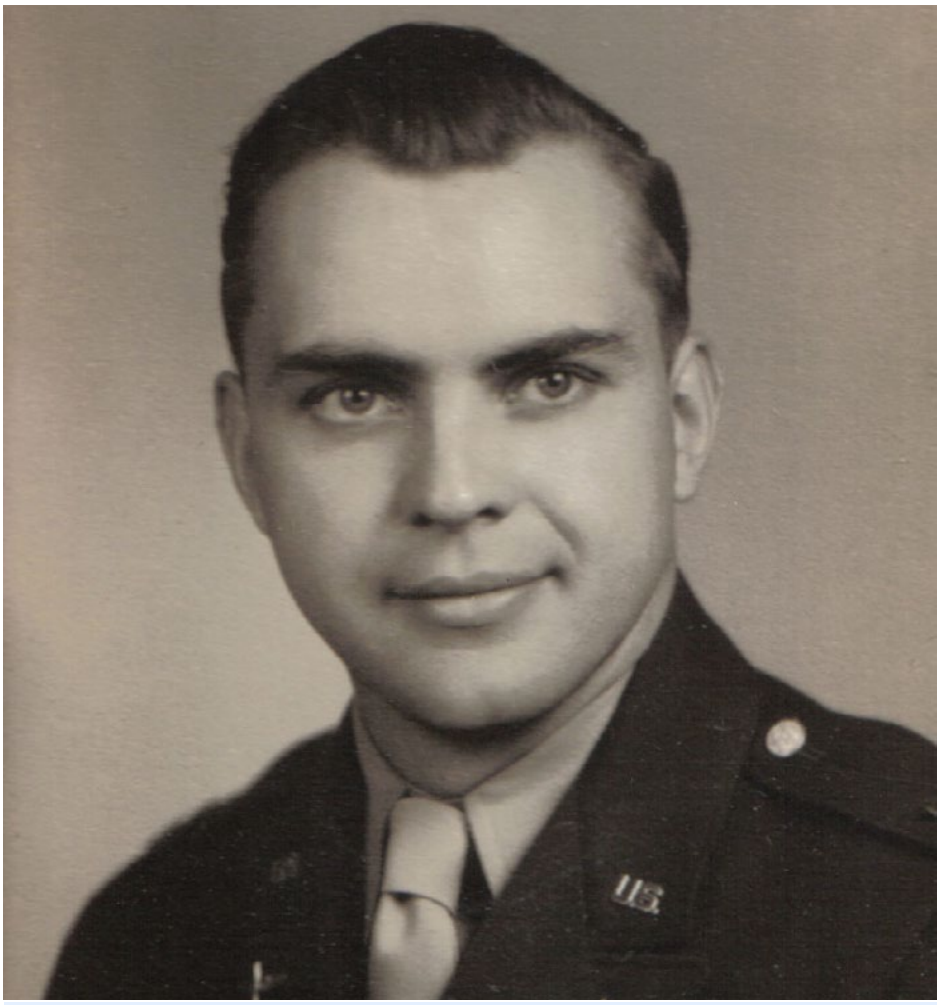
Depuis le 1er mars dernier notre membre Roger Robert est devenu Colonel de la CAF. Félicitations !

Il nous gratifie dans ce numéro d'un bel article sur la première traversée Australie-Amérique du Sud. Il rédige actuellement un article sur nos amis du Rocky Mountain Wing de Grand Junction qui démarrera le premier d'une série consacrée aux unités de la CAF.

Je souhaite la bienvenue à notre nouveau membre, Patrice Laverdet, qui réalise un précis et rigoureux travail de mémoire sur son site internet consacré au CFPNA et qui m'a apporté son soutien dans l'illustration de l'article sur le grand-père d'Eric Bellebon.

Vous pourrez le lire un peu plus loin, nous avons décidé de modifier légèrement le système de sponsorship du Spirit of Lewis dans le but de le simplifier et avec l'objectif de faire voler plus notre J-3. Je rappelle que cet avion est celui de tous les membres du French Wing et que même si vous n'êtes pas pilote ou que vous habitez loin du Plessis-Belleville vous pouvez vous offrir un vol. Alors n'hésitez pas à nous contacter si vous êtes de passage pour vous faire plaisir sur le Piper.

Stéphane Duchemin



CAPT. HENRY BAKKEN, PILOTE DE THUNDERBOLT DE LA 9ÈME AIR FORCE

SPONSORSHIPS J-3 "SPIRIT OF LEWIS"

Airshow - Edition Publique

Airshow est la lettre d'informations mensuelle du CAF French Wing. Cette édition publique est destinée aux sympathisants non-membres de l'association. Certains éléments de la newsletter sont réservés aux membres et ont été supprimés.

Pour vous abonner à l'édition publique d'Airshow, rendez-vous vous sur notre site et complétez le formulaire d'abonnement.

S'abonner à l'édition publique d'Airshow

NB: L'abonnement à l'édition publique d'Airshow est entièrement gratuit et peut être annulé à tout moment. Les données vous concernant ne sont utilisées que dans le but de gérer votre abonnement et resteront strictement confidentielles.

Le site de Patrice Laverdet, consacré au CFPNA: http://patrice.laverdet.pagesperso-orange.fr/

MARIE-FRANÇOISE LE CORNEC DANS LES ÉTOILES !

L'odyssée de l'espace de Marie-Françoise

Pour beaucoup, voler est un rêve. Mais pour Marie-Françoise Le Cornec, 75 ans, tutoyer les nuages est tout ce qu'il y a de plus réel. Pour autant, cette Bertrangeoise voulait aller encore plus loin.

Le Cornec, 75 ans, tutoyer les nuages est tout ce qu'il y a de plus réel. C'est acté : début 2015, elle ira dans l'espace à bord d'une navette spatiale!

À 75 ans, on pourrait préférer rester sur son canapé en regardant gentiment la télévision. Marie-Françoise Le Cornec n'est pas de cet avis. Rien ne l'amuse plus que de piloter un Mirage, un avion de chasse. Et en 2015, elle sera copilote dans un Lynx, une navette de la société SXC qui décollera de Curaçao, dans les Caraïbes.

De notre journaliste Erwan Nonet

Dans son appartement bertrangeois, Marie-Françoise Le Cornec jubile : plus les jours passent, et plus celui du départ pour l'espace approche. «C'est mon rêve, s'enthousiasme-t-elle. Je ne me sens nulle part aussi bien que dans les airs, alors dans l'espace...» Le départ est prévu pour le début de l'année prochaine, ce qui fera de Marie-Françoise l'une des toutes premières personnes à prendre part à un vol commercial suborbital.

Cette expérience hors norme est pour elle tout sauf une lubie. C'est l'aboutissement d'une passion dévorante et complètement assumée pour tous les engins volants possibles et imaginables. «Cela fait plus de cinquante ans que j'ai mes brevets pour voler», témoigne-t-elle dans une grand sourire.

Sa première expérience au-dessus du plancher des vaches, Marie-Françoise l'a connue à l'âge de 8 ans, en 1948, lors d'un vol qui a donné le ton à toute son existence. «Mon oncle était pilote de chasse et il m'avait proposé de faire mon baptême de l'air à bord d'un Beechcraft Bonanza, un magnifique petit avion avec un empennage en V. Évidemment, j'ai dit oui!»

Alors que le ciel s'assombrit et que, sur les conseils de sa grand-mère, elle a apporté des morceaux de soie pour protéger l'équipage de la foudre («on m'avait dit que ça marchait et ça a bien fait rire mon oncle et le général qui nous accompagnait!»), les voilà qui décollent pour un vol qui s'annonce sportif.

À 16 ans, elle prend des cours en cachette

«Nous sommes tombés dans un grand [illegible] ce moment-là que je me suis promis d'être pilote et que je ne ferais jamais demi-tour... Ce qui était évidemment assez idiot : j'ai quand même dû rebrousser chemin quelquefois depuis!»

Cette première expérience rocambolesque ne freine en rien ses ardeurs. L'envie de voler ne la quitte plus : elle décide de passer ses brevets de pilote. Or le premier que l'on peut obtenir est celui de vol à voile. Si son prochain objectif est tout trouvé, il y a toutefois un problème. Et il est de taille : le refus de son père qui voit d'un mauvais œil cette dangereuse passion.

Le caractère de Marie-Française est toutefois suffisamment trempé pour ne pas s'arrêter à ce «petit» détail. Ni une ni deux, la voilà qui prend l'habitude de faire le mur pour se rendre à ses cours et à ses vols d'entraînement! «Je sortais par la fenêtre de ma chambre, l'escaladais le mur et j'allais au terrain d'aviation en chevauchant mon solex avec un jean enfilé sous ma jupe! Ma passion était telle que j'aurais fait n'importe quoi pour y aller...»

À 16 ans, la voilà donc avec son brevet de vol à voile à piloter des planeurs. Un an plus tard, elle suit la formation pour devenir pilote d'avion. Là encore, il y a un os : «Il fallait être majeur ou avoir une autorisation parentale pour passer l'examen. À cette époque-là, la majorité était à 21 ans et j'en avais 17... Un matin, j'ai donc tout avoué à mon père pour qu'il me signe ce papier. Ça a été un moment difficile à passer, même si je suis persuadé qu'au fond de lui, il était fier de ce que je faisais.»

Après avoir réussi avec succès ses études en communication à l'université de Montréal, Marie-Françoise reste au Canada où elle vole quasiment tous les jours. «J'ai passé là-bas mon brevet deuxième degré, celui qui permet de transporter des passagers.» Quelque temps après, pour suivre son mari, elle retourne en France où, cette fois, le vol passe au second plan.

Hawker Hunter et Mirage III

C'est un événement tragique, le décès accidentel de son mari il y a neuf ans, qui la convainc de repartir dans les nuages. «J'ai repris le vol à fond, c'est ce qui m'a permis de tenir le choc», avoue-t-elle avec une voix empreinte de beaucoup d'émotion.

Dès lors, c'est vers la Suisse qu'elle [illegible] litaires qu'elle maintient en état. Voilà donc Marie-Françoise aux commandes d'un Hawker Hunter (un chasseur anglais) ou même d'un Mirage III (ex-armée suisse). «Voler avec des réacteurs, c'est presque plus facile, puisqu'il n'y a que le manche et pas de palonnier», lance-t-elle comme si elle comparait la conduite entre deux autos disposant d'une boîte manuelle et d'une boîte automatique! Depuis 2009, elle a volé à 36 reprises sur ce Mirage, passé sa licence d'ULM, son brevet de pilote d'hélicoptère... En tout, elle pilote plus d'une quarantaine d'engins volants différents.

Et puis, un jour de l'année dernière, lorsqu'un ami pilote lui parle de la société néerlandaise SXC (Space Expedition Curaçao) qui s'apprête à lancer des navettes dans l'espace, ça fait tilt. «Je n'ai jamais cru que je pourrais vivre ça... c'est extraordinaire! La discussion avait eu lieu un samedi et le lundi, j'étais déjà à Amsterdam pour me renseigner!» Son odyssée de l'espace venait de débuter...

Photos : DR

Marie-Françoise équipée pour prendre les commandes du Mirage III.

Avant le départ, une solide préparation

On ne s'envole pas pour l'espace comme cela, sur un coup de tête. La préparation et l'entraînement sont des étapes longues et indispensables. Voici les points de passage obligés.

Les tests médicaux

Tout d'abord, il y a une batterie de tests médicaux qualifiés par Marie-Françoise de «croque-goulots»! Électrocardiogramme, test à l'effort, analyses en tout genre : rien n'est omis. «En tout, le dossier médical fait quatorze pages. Mais comme je dois passer une visite médicale tous les ans pour voler sur le Mirage, cela ne me faisait pas trop peur.»

L'âge, pourvu que l'on soit en bonne santé, n'est donc pas un problème.

La centrifugeuse

Encaisser des G, ce n'est pas donné à tout le monde. Mais à force de voler dans des avions à réaction, c'est presque devenu une routine pour elle. Mais pour l'appareil soit unique au monde, ne l'a pas franchement inquiétée! Au contraire: «C'était magnifique! Pendant que le simulateur tourne, on voit le film d'un décollage dans l'espace. Il y a tout le dégradé de couleurs qui va du bleu clair qui s'assombrit jusqu'au noir profond de l'espace... C'était fantastique! Sur la vidéo du test, on voit d'ailleurs que j'ai le sourire jusqu'aux oreilles du début jusqu'à la fin!» Et les G? Parce que c'est quand même pour cela qu'on passe dans la machine... «Bon, ça sert un peu, mais ce n'est pas bien méchant». Fastoche, quoi.

Le vol zéro-G

Cette fois, direction la Cité des étoiles, près de Moscou. Le vol zéro-G, c'est un avion qui multiplie les paraboles pour que l'effet d'apesanteur se crée dans les phases descendantes. Et là aussi, même s'il a fallu signer pas moins de trois pages «Nous sommes montés à bord d'un Iliouchine 76, un très gros avion, très impressionnant, spécialement équipé. Pour la première parabole, on s'installe tous à genoux et on se tient par les bras. Et lorsque l'avion descend, on est tous montés en l'air, c'était très drôle!»

Le vol d'essai en L39

Ce test-là, Marie-Françoise ne l'a pas encore passé, il faudra attendre cet automne. Mais on ne s'en fait pas pour elle, il y a peu de chances que cette expérience perturbe cette future astronaute. Les L39 Albatros sont des jets d'entraînement biplaces très performants. L'idée, à bord, c'est de manœuvrer pour simuler le démarrage spécial de la navette. 4,5 G garantis! «J'ai déjà volé dans un avion identique avec la patrouille Breitling, ajoute Marie-Françoise, pas du tout blasée pour autant. Ils sont très manianes. On peut faire des virages très serrés et des phases de montée et de descente très sé-

J'ai une devise : tout ce qui vole est bon à prendre!
(Marie-Françoise Le Cornec)

95 000
LE CHIFFRE
Faire un saut dans l'espace, évidemment, ça a un coût. Le ticket de copilote dans le Lynx revient à 95 000 dollars. C'est beaucoup, certes, mais c'est deux fois plus cher avec Virgin Galactic. Et comme le dit Michiel Mol, un des dirigeants de SXC, l'expérience n'a rien à voir : «Avec nous, il n'y a pas six passagers assis derrière le pilote et qui peuvent regarder l'espace à travers des hublots, il y a seulement un copilote sous une surface vitrée de plus de quatre mètres carrés.» C'est bien vendu!

EN BREF
528 À peine plus de 500 personnes ont déjà passé les limites de l'espace. Et parmi elles, une cinquantaine de femmes seulement.
PARRAINS Au cours de ces expériences, Marie-Françoise a rencontré quelques astronautes de renom. Parmi eux, le premier Suisse dans l'espace Claude Nicollier, qui a notamment la réparation du télescope Hubble à son actif. Avant de réaliser également reçu les conseils de Jean-Pierre Haignere : «Il m'a dit de rester tranquille pendant les trois ou quatre premières paraboles et de bien garder la tête droite pour que le cerveau et l'oreille interne aient le temps de se régler. Ça a marché : je n'ai pas été malade! Alors que certains...»
XLM La plus ancienne compagnie aérienne au monde est partenaire de SXC. Mais la vraie question est : est-ce que ces miles comptent pour la carte de fidélité Flying Blue?

1. Le Lynx, la navette que va prendre Marie-Françoise Le Cornec. 2. Vol au dessus de Montreux : Marie-Françoise copilote le Mirage (en bas). 3. Découverte de l'apesanteur avec le vol anti-G. 4. À la sortie de l'Iliouchine 76, après le vol anti-G.

Photos : DR et dr

Le Lynx, navette d'une nouvelle ère

Marie-Françoise Le Cornec volera à bord d'un Lynx Mark II, une navette en cours de construction dans le désert de Mojave.

Le Lynx est un engin spatial de petite taille (8,5 mètres de long, 7,3 mètres de large) qui est propulsé par quatre moteurs de fusée indépendants qui peuvent être allumés et éteints à volonté, ce qui est un élément de sécurité particulièrement appréciable. Il ne peut embarquer que deux personnes à bord, pilote compris. «Sa particularité est qu'il décolle et atterrit horizontalement, par ses propres moyens», explique Marie-Françoise.

Construite par la société Xcor dans le désert de Mojave, non loin de Los Angeles, son pilote sera un ancien astronaute de la NASA qui a notamment à son compte six sorties dans l'espace.

Effectivement, après s'être élancé sur la piste, le Lynx décolle, se cabre et file droit vers le ciel à une vitesse abusivante : il atteint Mach 3, sa vitesse maximale, après trois petites minutes de vol seulement.

Cent vingt secondes plus tard, le voilà au sommet de sa parabole, à 103 kilomètres de hauteur, c'est-à-dire à la limite de l'espace. Les moteurs s'éteignent et ils ne se rallumeront qu'en cas d'absolue nécessité. Le retour sur terre se fait en effet à la manière d'un planeur.

Pour autant, la descente est sûrement la partie la plus violente du voyage. Au moment du piqué qui permet de rentrer dans l'atmosphère, les astronautes vont encaisser la bagatelle de 4,5 G. Une heure après le décollage, la navette atterrit sur la piste allongée spécialement à l'aéroport de Curaçao, qui a été choisi comme plate-forme par possession des Pays-Bas, située non loin de l'Équateur, comme peuvent l'être les sites de cap Canaveral ou de Kourou.

Pour Marie-Françoise, l'intérêt de ce voyage réside justement en grande partie dans l'appareil utilisé : «J'ai hâte de découvrir les effets de l'accélération verticale juste après le décollage! Ça doit être quelque chose...» Pour elle, le plus important n'est presque pas la destination, mais le voyage en lui-même, aussi court soit-il.

C'est pour cette raison qu'elle a choisi de voler avec SXC plutôt qu'avec son très médiatique concurrent : Virgin Galactic, du milliardaire Richard Branson. «Eux partent dans une navette accrochée à un gros porteur. Il n'y a donc pas d'effet de poussée, ce n'est jamais qu'un gros avion. Je n'y vois pas grand intérêt...»

FICHE D'INFORMATION LYNX MARK I / MARK II

Le moins que l'on puisse dire de notre amie Marie-Françoise Le Cornec est qu'elle est une passionnée des choses de l'air: du planeur à l'hélicoptère, en passant par les ULM ou des engins tels le Mirage III, le Hunter ou les chasseurs MiG, elle a volé sur quasiment tous les types d'appareils imaginables. Mais l'année prochaine, Marie-Françoise compte améliorer son palmarès et ira encore plus loin: elle a en effet prévu d'aller... dans l'espace!

Ayant appris par un ami l'existence de la société néerlandaise Space Expedition Curaçao, Marie-Françoise n'a pas longtemps hésité à se renseigner et à réserver un vol à bord de l'avion-fusée suborbital Lynx. Prévu pour début 2015, le vol aura lieu au départ du désert de Curaçao dans les Caraïbes. Son pilote sera un ancien astronaute de la NASA avec six sorties dans l'espace à son actif. Décollant comme un avion classique, le Lynx entame une montée à Mach 2.9, propulsé par un moteur fusée. A 58 km d'altitude, le moteur est coupé et l'avion poursuit sa trajectoire balistique, atteignant un altitude d'environ 100 km. Après la rentrée dans l'atmosphère, l'appareil amorce une ressource sous 4G environ, puis plane pour son retour vers sa base. Le vol dure environ 30 minutes.

Nous souhaitons à Marie-Françoise de bien profiter de cet extraordinaire expérience, et de ne pas oublier de nous rapporter une photo et des souvenirs! ■

Photo © XCOR Aerospace

Photo Iain B. of Over (CC BY-NC-ND 2.0)

LE CONTENU DE CETTE PAGE EST RÉSERVÉ AUX MEMBRES

UN NOUVEAU VICE-PRÉSIDENT AU DÉVELOPPEMENT STRATÉGIQUE DE LA CAF

Photo CAF Media Deartment

Adam Smith dans le Seafire XV PR503 à Oshkosh en 2010.

Communiqué de presse

La Commemorative Air Force a annoncé l'arrivée d'Adam Smith au sein de l'équipe de direction en tant que vice-président en charge du développement stratégique. Smith aura la responsabilité de la conception, du budget et de la construction de la nouvelle "National Airbase" de la CAF, ainsi que des "Airbases" existantes et à venir.

Smith arrive à la CAF avec une grande expérience en matière d'attractions et d'événements aéronautiques, ayant précédemment travaillée à l'Experimental Aircraft Association (EAA) pendant onze ans. Durant cette période, Smith était responsable du musée '(EAA AirVenture Museum), du programme pour jeunes pilotes "Young Eagles" et enfin du meeting EAA AirVenture d'Oshkosh, le plus grand meeting aérien du monde. Avant de travailler aux Etats-Unis, Smith dirigeait le Museum of Flight d'East Fortune en Ecosse.

Sur son blog, le président de la CAF Stephan Brown écrit: "Adam a un passé unique et ses compétences en font le candidat parfait pour ce nouveau poste si important pour remplir la mission éducative de la CAF. La nouvelle base nationale de la CAF, qui sera installée dans une des grandes villes du Texas, sera un centre d'attraction aéronautique de classe mondiale. Elle aidera des générations d'Américains à réaliser la contribution apportée à la liberté de notre nation par l'aviation militaire."

"J'ai en moi une profonde passion pour les appareils que fait voler la CAF, et pour le message important qu'ils transmettent" déclare Smith. "La CAF a fait de grands progrès en tant qu'organisation et est soutenue par une formidable communauté de volontaires. Je suis très excité par cette opportunité d'aider l'organisation à franchir cette nouvelle étape." ■

CONTENU RÉSERVÉ AUX MEMBRES

C'était hier... du 13 au 26 mars 1951

Par Col. Roger Robert

PREMIÈRE TRAVERSÉE AUSTRALIE-AMÉRIQUE DU SUD (CHILI)

Le Catalina "Frigate Bird II" en vol.

En 1950, Le Capitaine Patrick Gordon Taylor veut reconnaître une route qui, à travers le Pacifique central, relierait l'Australie au Chili. Ce projet est patronné par le gouvernement australien. Il a choisi un Catalina classique qui est baptisé Frigate Bird II. L'appareil est pourvu de réservoirs supplémentaires ainsi que d'un système de quatre fusées Jato. Elles lui donnent une puissance momentanée de 400 CV supplémentaires, lui permettant de décoller à pleine charge, même sur une mer houleuse.

L'équipage se compose, outre Taylor, des co-pilotes-observateurs, Jack Percival et G. H. Purvis, du radio Argus Allison et d'Eugène L'Huillier le mécanicien.

Le 13 mars 1951, l'appareil quitte Rose Bay, à Sydney, avec quelques sacs de courrier dûment affranchis. En longeant la côte, c'est l'arrivée à Grafton, à mi-chemin entre Sydney et Brisbane, pour le réglage et le contrôle de la radio. Puis c'est Nouméa, Fidji où la Royal Air Force fait une dernière vérification du Catalina. Ensuite, l'équipage ne peut compter que sur lui-même. L'avion est rempli du matériel de rechange et avec les canots de sauvetage, la nourriture et l'eau.

Après une nuit à Samoa, c'est l'envol vers Papeete, puis Mangareva, dernière escale avant l'île de Pâques.

C'est maintenant le survol de plusieurs centaines de miles au-dessus de petites îles de corail... les Tuamotu, un archipel qu'aucun avion n'avait jamais survolé. Aucune escale possible! Finalement, le Capitaine Taylor arrive sur l'île de Pâques et fait tranquillement amerrir le Frigate Bird.

Après avoir fait le plein, c'est l'arrivée à Valparaiso le 26 mars après un vol de 13 600 km. Là, le Capitaine Taylor est décoré de l'ordre le plus élevé du pays et tous les membres de l'équipage sont nommés officiers d'honneur de la Chilean Air Force.

Le vol de retour s'effectue le 4 avril par le même chemin. Au départ de l'île de Pâques, il a fallu avoir recours aux fusées pour arracher l'avion à la pleine mer démontée.

Puis Mangareva, pour ravitailler, Tahiti, Aitutaki, Fidji, Nouméa, et enfin Rose Bay le 21 avril 1951. ■

Sir Patrick Gordon Taylor
(21 octobre 1896 - 15 décembre 1966)

Aviateur australien et auteur, il a été un des grands noms de l'aviation dans le Pacifique. Pilote de chasse en France à la fin de la première guerre mondiale, il a servi durant la Seconde Guerre Mondiale comme pilote convoyeur pour l'ATA. Taylor a été anobli en 1954.

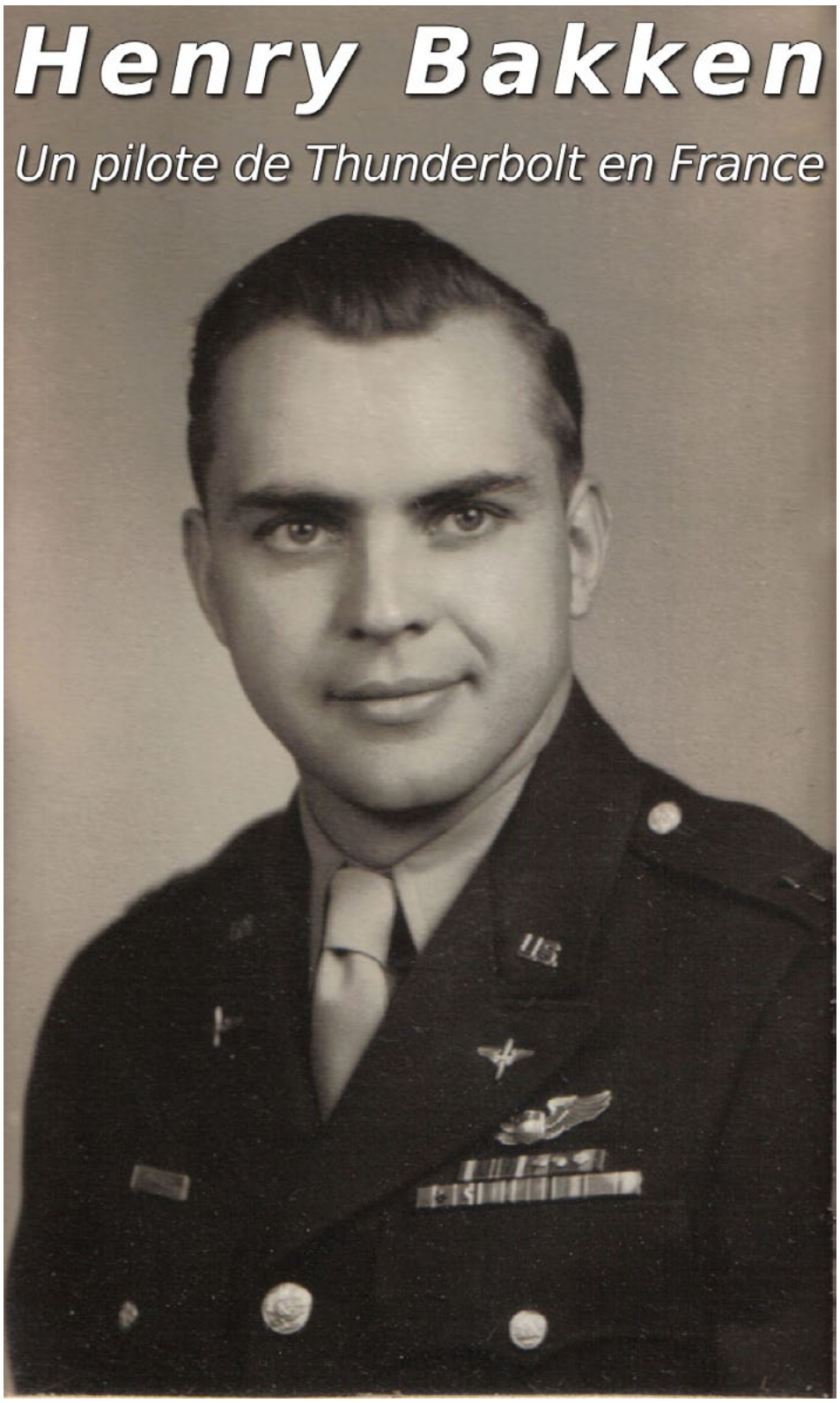
- 1933: second pilote et navigateur avec Charles Kingsford Smith pour la 1ère traversée de la Mer de Tasmanie (Australie-Nouvelle-Zélande et retour).
- 1933: navigateur avec Charles Ulm (Australie-Angleterre-Australie).
- 1934: avec Charles Kingsford Smith, 1er vol Australie-USA, via Fiji et Hawaï.
- 1939: navigateur avec Richard Archbold sur la 1ère traversée de l'Océan Indien (Australie-Kenya).
- 1944: 1ère traversée de l'Atlantique Sud entre l'Australie vers l'ouest de l'Amérique du Sud (Chili) via Tahiti et Easter Island. Taylor, pour ce vol, est récompensé de la Oswald Watt Gold Medal.

L'équipage du Frigate Bird II à Rose Bay avant le départ du vol. De gauche à droite : Percival, Purvis, Taylor, Allison et L'Huiller.

Compiègne Aéro Classic

Henry Bakken

Un pilote de Thunderbolt en France



Coll. D. Bakken

Cet article est constitué d'extraits d'un interview d'Henry Bakken, pilote de P-47 Thunderbolt du 509th Fighter Squadron, réalisé par son petit-fils Daniel Bakken en février 2004. Henry Bakken est décédé le 2 novembre 2011 à l'âge de 91 ans. Le 509th Fighter Squadron faisait partie du 405th Fighter Group de la 9th Air Force, qui soutint l'avancée des troupes alliées en Europe en 1944 et 1945. Ce numéro d'Airshow est dédié à la mémoire de Henry Bakken et à tous les pilotes et mécaniciens de Thunderbolt qui combattirent pour la libération de la France.

Comment était le transport aérien avant la guerre? Etait-ce un luxe?

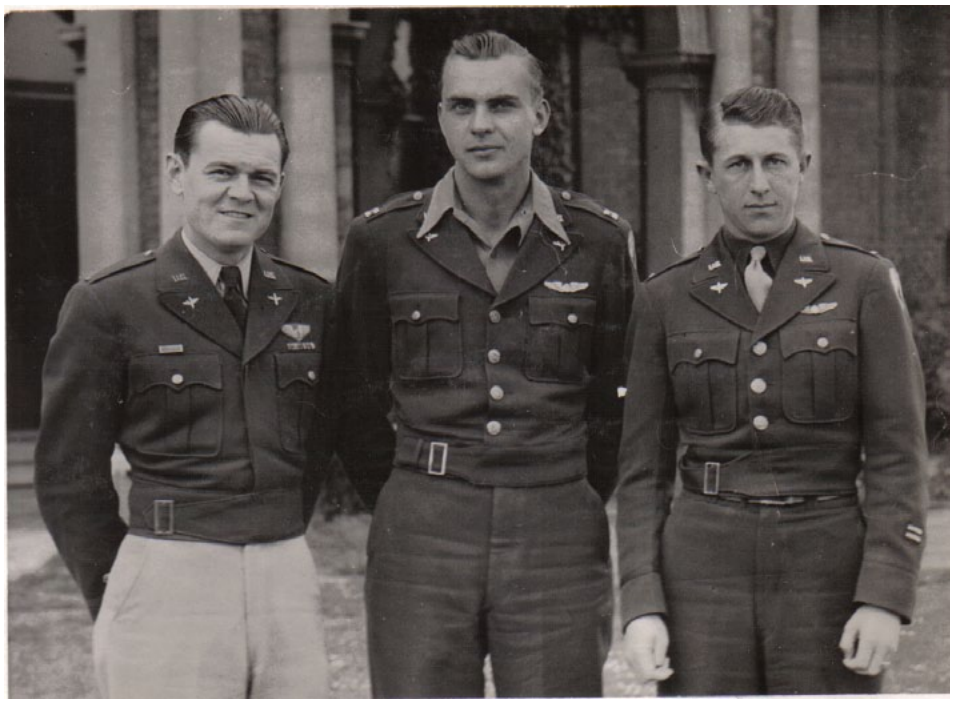
C'était à petite échelle. Les avions n'étaient pas très rapide et n'avaient que peu d'autonomie. La plupart des gens préféraient prendre le train, surtout quand la météo était mauvaise. On sortait du bâtiment pour marcher jusqu'à l'avion. Les hôtesses devaient être des infirmières qualifiées afin de s'occuper des voyageurs souffrant du mal de l'air car on volait près du sol et il y avait beaucoup de turbulences. Pour la Pan American, Boeing construisit des hydravions quadrimoteurs qui traversaient l'océan – il fallait qu'ils soient capables d'amerrir en cas de problème. Ils volaient des Etats-Unis jusqu'à l'Europe ou Hawaï. Mon beau-frère travaillait sur ces hydravions chez Boeing à Seattle. Il commença en 1938 ou 1939, gagnant 15 cents par heure à l'assemblage des avions. Une fois un appareil achevé, il était démonté, perdant ses ailes et sa queue pour être acheminé par barge jusqu'à une base navale sur le lac Washington, où l'on faisait les essais en vol. Le Boeing M-280 fut le prochain appareil, suivi du McDonnell Douglas DC-3[1], qui étaient propulsés par des moteurs à pistons et emportaient une cinquantaine de passagers. L'aéroport de Boeing était le seul des environs, en dehors des bases militaires. Les aéroports avaient de petits bâtiments et une tour de contrôle, ainsi qu'une unique piste. Wiley Post et Will Rogers prévoyaient de faire le tour du monde. Après avoir décollé de Boeing Field, ils s'écrasèrent sur une plage en Alaska et furent tués.

Quels aptitudes physiques et mentales étaient nécessaires pour voler ?

J'étais charpentier journalier quand j'ai postulé au programme des cadets-pilotes. Je n'avais pas été au lycée, et ma candidature fut refusée jusqu'à ce qu'ils tombent à court de candidats ayant étudié. Je n'avais pas de formation particulière. Il n'y avait que moi-même et un gars qui conduisait un camion à bière – nous étions les seuls à ne pas avoir étudié. Sans aucune préparation, nous avons subi les mêmes examens que ceux qui avaient fait des études (dans le centre de Seattle, mais il y avait des centres partout dans le pays, car il fallait recruter des milliers de mitrailleurs, bombardiers, etc.). Les test duraient 3 ou 4 heures, et portaient sur les capacités logiques. J'ai été accepté à ce test et le jour suivant j'ai passé un test de coordination. Ils avaient des instruments qui permettaient d'établir à quel point

1 *Il s'agit du Boeing 247 et du Douglas DC-3. McDonnell Aircraft et Douglas Aircraft ne fusionnèrent qu'en 1967.*

nous étions assurés. Le troisième jour était consacré aux examens médicaux : yeux, oreilles, nez, poumons, cœur et muscles. Je fus admis comme cadet. Le conducteur du camion à bière fut également admis, mais une dizaine de ceux qui avaient fait des études furent refusés. Après avoir prêté serment, je revins chez moi en permission et y reçut une lettre de conscription. Je me rendis au bureau de recrutement et leur montra ma carte. A cette époque, il n'y avait pas d'armée de l'air indépendante, l'aviation étant une branche de l'armée. Elle ne devint indépendante qu'en 1947. Je reçus mes ordres en janvier 1943. Je devais aller à Santa Ana en Californie en train. Une épidémie de scarlatine battait son plein sur place, et nous furent contraints d'attendre dans le train pendant plusieurs jours, avant d'être redirigés vers San Antonio au Texas. Nous y arrivâmes en janvier, mais l'arrivée de 600 cadets supplémentaires n'était pas prévue. Ils furent classés selon leurs capacités pour devenir pilotes, mitrailleurs, bombardier, navigateur ou renvoyés. J'y restais six semaines et passa tous les examens. Environ 20% des cadets furent éliminés. L'un des test était le test cyclomoteur, qui permettait de tester la dextérité et la capacité de faire deux choses simultanément. Les meilleurs devinrent pilotes. Nous fumes alors envoyés à San Angelo pour 9 semaines et une moitié des effectifs fut éliminé. La formation avancée au pilotage avait lieu à McAllen, là encore durant 9 semaines.


Coll. D. Bakken

Henry Bakken, encadré par deux camarades pilotes.

Quel fut le premier appareil que tu pilotas, et quels furent les appareils utilisés lors de l'entraînement ?

Le premier était le PT-19 Uvalde de Fairchild. Pas de radio : ils lançaient une fusée rouge s'il fallait annuler. (60 heures)

Le BT-13 de Vultee avait une radio dans le cockpit, qui permettait de parler au copilote et au contrôle aérien. (60 heures, 400 chevaux)

L'appareil d'entraînement avancé T-6 de North American à Mission/McAllen. Là encore, 60 heures. Il avait 600 chevaux et emportait des bombes d'entraînement sous les ailes, et des mitrailleuses dans les ailes. Cela se passait à l'école de tir de Matagorda Island.

Nous passions la moitié de la journée à suivre des cours, commençant avec des mathématiques simples puis de l'algèbre. Le professeur de maths venait de Harvard. Il écrivait des formules avec la main droite et les effaçait simultanément avec la main gauche. Je ne comprenais rien à ce qui se racontait. Mon ami Dick Barnes m'aida en maths, et je lui appris en retour à garder son uniforme en état correct et ses chaussures cirées. Il y avait un test de reconnais-

Coll. D. Bakken

Moment de détente sur une monture de fortune.

© Gaëtan Marie

Le P-47D-22-RE de Henry Bakken au 509th Fighter Squadron, baptisé "Fat Cat".

sance avec des vues de devant, de derrière et de côté des appareils. Il fallait identifier tous types de chasseurs et bombardiers américains, français, britanniques et japonais en un cinquième de seconde. La théorie du vol était un autre des cours que nous suivions : portance et principes aérodynamiques. Nous nous levions à 5h30 puis marchions en rang prendre le petit déjeuner. Les cours avaient lieu de 9h à midi. Les classes incluaient à la fois des militaires et des civils du gouvernement. Les vols d'entraînement avaient lieu après le déjeuner. L'instructeur m'emmena faire un tour et me dit : « voici le manche, le palonnier, et le contrôle du mélange – à ton tour. » Il me corrigeait : « Plus de pied, et plus d'inclinaison dans le virage. » Il y avait environ 200 avions en l'air, et il fallait donc regarder dans tous les sens avant de partir en virage. Généralement, on suivait une clôture en ligne. Après quelques minutes, le moniteur disait « mets-le en piqué, puis remonte en chandelle, tourne à gauche puis à droite, et pique à nouveau vers la clôture. » Nous faisions ça pendant une demie-heure. Ils appelaient ça « piloter aux fesses » car on savait que l'avion était bien contrôlé lorsque l'on était fermement installé dans son siège. Nous apprîmes à voler aux instruments, avec une capote placée au-dessus du cockpit. Tous les avions d'entraînement avaient deux places en tandem. Ils disposaient d'entonnoirs reliés par un tube en caoutchouc pour communiquer entre instructeur et élève.

Le P-40 de Curtiss disposait de 1100 chevaux. 10 heures. C'étaient tous des chasseurs-bombardiers mais nous n'utilisâmes pas les armes, nous contentant des les manœuvrer. Je volais sur un modèle « N » flambant neuf. Je fus le premier cadet à voler dessus. Je décollai de Brownsville, puis fit des entraînements au décrochage. J'en fis un avant que la tour n'appelle : ils avaient un code pour indiquer que les nuages remontaient sur le Rio Grande et couvraient tout à partir de 500 pieds. Nous étions 15 en l'air et dûmes atterrir sur une seule piste, souvent par trois. Il fallait se pencher à l'extérieur du P-40 pour voir devant lors de l'approche, et la tendance naturelle était de tourner vers le côté où l'on se penchait ; il fallait avoir un bon sens des distances. Suite à mon atterrissage, mon instructeur en fut presque à me prendre dans ses bras : « Tu l'as ramené en un seul morceau ! ». Je n'avais que 30 minutes à son bord, et j'avais du faire un atterrissage d'urgence. Puis un P-40 standard cassa son train et son hélice à l'atterrissage et termina en tas de ferraille fumant, pilote indemne. J'eus le droit à une pause de 10 jours à Seattle avant de partir le jour de Noël. Je pris un train pour Tallahassee pour y être formé sur P-47. Les trains étaient les seuls moyens de transport pour les grandes distances. On ne pouvait pas vraiment compter sur les avions pour se rendre quelque part. Il fallait s'arrêter 10 fois pour aller de Seattle à Tallahassee.

Peux-tu décrire le pilotage du P-47 (instruments, commandes, cellule, armes, visibilité, etc.)

Il était fabriqué par Republic et pesait 7 tonnes, soit 14,000 livres. Il disposait d'un moteur en étoile Pratt & Whitney de 1422 chevaux de 18 cylindres répar-

Coll. D. Bakken

Le Thunderbolt "Fat Cat" de Henry Bakken, probablement sur un terrain temporaire en France.

tis sur deux rangées. Il y avait un turbocompresseur sous l'avion qui faisait circuler les gaz d'échappement de chaque côté du cockpit pour actionner une turbine. Il était conçu comme chasseur de haute altitude. Au-delà de 18,000 ft, l'atmosphère est moins dense et le turbocompresseur se déclenchait. Je ne fis que peu de vols au-delà de 12,000 ft. Pour chaque millier de pieds d'altitude, la vitesse sol augmentait de 2% par rapport à la vitesse air. Le Hurricane, le Spitfire et le Typhoon étaient utilisés en Grande-Bretagne en 1943, puis le premier groupe de P-47 y fut déployé et élimina quasiment l'intégralité de la Luftwaffe en trois ans. Il y avait beaucoup d'as avec 30 victoires volant sur P-47. Ensuite le P-51 fit son apparition mais son système de refroidissement était vulnérable. Le P-47 pouvait encaisser beaucoup de dégâts et même voler sur 9 cylindres. Nous emportions des bombes, du napalm et des bombes à fragmentation. Vous pouvez imaginer les dégâts que nous infligions lorsque nous attaquions un convoi routier ou un train. Nous attaquions les transports de troupe avec des balles perforantes de 12,7 mm, par groupe de 12 avions. Souvent, nous attaquions un char, un pont, une position retranchée ou un train avec deux bombes de 500 livres. Nous bombardions les usines et les raffineries de pétrole. Nous essayâmes même de détruire un barrage avec deux bombes de 1000 livres. Nous les larguâmes dans l'eau avec des détonateurs à retardement pour laisser le courant les amener jusqu'au barrage. Les explosions fissurèrent le mur du barrage mais ne parvinrent pas à le détruire. La plupart de nos missions étaient courtes. Nous étions situés aussi près du front que la prudence nous le permettait. Nous n'avions que cinq minutes de vol pour arriver à la ligne de front. Nous étions briefés le matin, puis décollions avec nos appareils ravitaillés en essence et en munitions, afin d'être au-dessus de l'ennemi cinq minutes plus tard. Mon chef mécano ne dormait souvent qu'un paire d'heures par jour. Les armuriers devaient nettoyer les canons et recharger les appareils tandis que le chef mécano vérifiait le moteur. Ils dormaient lorsque nous partions en mission. Les missions ne duraient pas plus de trois heures. Nous volions à environ

Coll. D. Bakken

Une autre vue, qui permet d'apprécier le "nose art" de l'appareil. Les très grandes dimensions du P-47 Thunderbolt en faisait un candidat idéal pour des nose art élaborés.

8,000 pieds, hors d'atteinte des canons de DCA de 20 mm, dont la portée était de 7,000 pieds. Les canons de 40 et 88 mm étaient efficaces jusqu'à 50,000 ft. Si le feu était nourri, nous descendions pour les éliminer avec nos huit mitrailleuses de calibre .50 ; c'était quelque chose d'impressionnant à voir. Les soldats allemands portaient du blanc en hiver. S'ils levaient la tête vers nous, nous les apercevions et les mitraillaient. Après la guerre, oncle Carl parla à un Allemand dans une glacerie. Il affirma que tous ceux qui volaient en P-47 devraient « être mis à mort » à cause des pertes terribles qu'ils infligèrent. L'infanterie américaine n'allait nulle part sans couverture aérienne. Nous faisions partie de la forcé aérienne tactique qui soutenait Patton. La 17e division de Panzergrenadier lui opposait une forte résistance, et il demanda à ce qu'elle soit éliminée. Il apprit grâce aux services de renseignements que les officiers de la division se rassemblaient le midi et déjeunaient ensemble. Il appela notre groupe et nous demanda de les attaquer avec 12 appareils à midi précises. Nous larguâmes nos bombes avec des détonateurs de 10 secondes alors que tous les officiers étaient présents. La tente, ainsi que les arbres et toute la zone environnante, disparurent dans une boule de feu géante, tuant tous les hommes présents. Patton nous envoya une lettre à propos du raid et affirma que la division entière avait été mise hors de combat pour deux mois. Un jour, ses troupes trouvèrent des entrepôts pleins de vins allemands, qu'il partagea entre ses unités et nous eûmes du vin pour accompagner nos repas. Il était un chef très proche de ses hommes.

L'Angleterre fut notre première base d'opérations. Nous étions basés à Christchurch et traversions la Manche pour effectuer des raids en France. Le Jour J, nous volâmes au-dessus des troupes sur les plages et attaquâmes des cibles à l'intérieur des terres. Les cuirassés tiraient des obus de 400 mm contre des bunkers protégés par des murs en béton de 5 mètres d'épaisseur, les détruisant complètement. Plus tard, je fis un tour en moto près de Cherbourg et sentit les corps en décomposition coincés dans les restes des bunkers. Quand nous volions, nous attaquions des cibles d'opportunité, tels que des trains ou des convois. Par la suite, nous fûmes basés à Ste Mère Eglise et continuâmes à faire reculer les Allemands. Il y eut un moment où l'armée de Patton encercla 400,000 soldats allemands. Ils se rendirent et furent amenés comme du bétails dans des champs sans tente ni nourriture, se contentant de rester debout car il n'y avait plus de place pour s'asseoir. Ils étaient entourés de routes protégées par des barbelés et patrouillées par des jeeps équipées de mitrailleuses. De l'eau et des vivres leur furent finalement remis, puis ils furent envoyés dans des camps de prisonniers dans des pays alliés. On pouvait obte-

Coll. D. Bakken

Henry Bakken devant un P-47 "bubbletop" sans camouflage ni bandes d'invasion. Notez le grillage posé à même le sol afin d'éviter aux presque 8 tonnes du Thunderbolt de s'embourber sur les Advanced Landing Grounds aux installations sommaires.

nir tout type d'armes allemandes prises aux soldats capturés : carabines, pistolets, fusils... En 1944 nous libérâmes Paris. Notre groupe de chasse fut envoyé 40 miles au sud-ouest de Paris, à Saint-Dizier, un ancien aérodrome allemand. Puis vint la batailles des Ardennes en Belgique. Les Allemands attaquèrent une division inexpérimentée fraîchement arrivée des Etats-Unis, qui fut complètement submergée, puis tentèrent de bloquer le port d'Antwerp afin qu'il ne puisse servir à débarquer des renforcements. La météo était exécrable et nous empêchait de voler. L'armée tentait de contenir les Allemands sans soutien aérien, jusqu'à ce que la météo se dégage, laissant les soldats et véhicules allemands à découvert. Nous volâmes au-dessus de Verdun pour traverser le Luxembourg et détruisîmes les convois apportant du carburant aux chars. Un camion citerne explosa sous nos tirs, et tout le convoi partit en flammes. Après avoir largué toutes nos bombes, nous demandâmes un renfort d'autres appareils. Nous disposions de 12 groupes de 12 appareils. Les Allemands furent complètement éliminés, et cela mit fin à la bataille des Ardennes. Nous volâmes 4 jours durant, du matin jusqu'à midi, avant de repartir à la base pour ravitailler et boire un café avant de retourner au combat, effectuant souvent 6 missions en 5 heures. Nous détruisîmes tant de véhicules que l'armée allemande n'eût bientôt plus que des chariots tirés par des chevaux.

Je revins aux Etats-Unis à bord d'un B-24 au départ de Prestwick en Ecosse, dormant dans la soute à bombes. Nous atterrîmes à Terre-Neuve. L'appareil avait été interné en Suède après une mission de bombardement au-dessus de l'Allemagne. Nos décorations et notre temps en ligne étaient calculés. Si l'on avait suffisamment servi, nous pouvions revenir chez nous au lieu d'être envoyé combattre en Asie. Mais il fallait attendre longtemps, car la priorité était donnée aux appareils envoyés vers l'est, et non pas vers l'ouest. Je finis par atterrir à Bangor et prit un train pour Fort Lewis, dans l'état de Washington. De là, je pris un bus pour revenir à la maison à Seattle.

De quelles nouvelles technologies et avancées techniques disposait le P-47 ? (moteur, cellule, armement)

Il semblait qu'une nouvelle version améliorée apparaissait tous les deux mois. Ils se comportait tous de la même façon. Il y eût d'abord le « razorback », puis le « bubbletop » à verrière à bulle. Le P-47 était plus puissant que le P-40. Il disposait d'une plus grande puissance de feu, virait plus serré et pouvait absorber plus de dégâts. Le P-38 avait deux moteurs, mais pas de couple (qui embarquait l'avion sur le côté au décollage) car les deux hélices tournaient dans des sens opposés, les effets de couple s'annulant mutuellement. Le P-47 disposait d'un blindage d'acier situé derrière le siège du pilote et autours des réservoirs d'ailes. Ils emportaient également une réserve d'eau pour refroidir le moteur. Nos instruments comprenaient un cadran de pression d'admission, un tachymètre, un altimètre, un indicateur de virage, un horizon artificiel, des cadrans de température et de pression d'huile, un ampèremètre et une radio à 4 fréquences. Il n'y avait pas de siège éjectable, mais on emportait un parachute ainsi qu'un canot pneumatique. On pouvait larguer la verrière puis se tenir debout sur le siège pour être soufflé hors de l'avion. On avait également un masque à oxygène où le micro de la radio était incorporé. L'un de nos gars avait une très grande moustache.

Coll. D. Bakken

Un autre moment de détente, ici en France.

Quand il transpirait, la sueur glissait le long de sa moustache et arrivait sur le câble radio, lui assénant un choc électrique.

Le P-47 était-il supérieur aux appareils ennemis ?

Ils étaient sensiblement égaux. Je n'ai vu d'avions allemands que lors d'une dizaine de missions, généralement par paires. Nous volions par groupe de quatre : le leader de formation et le flight leader, et leurs deux ailiers. Un jour, le flight leader fut abattu par un blindé car il volait trop lentement. Puis l'element leader fut abattu par la DCA et sauta en parachute, avant d'aller se réfugier dans les bois pour se mettre à l'abri. Je me retrouvai seul. Il fallait que je retrouve le chemin de la base et j'étais seul. Je grimpai le plus rapidement possible et fut attaqué par deux Me 109 allemands. Je leur envoyais une rafale en face-à-face, puis m'éloigna. Ils ne voulaient pas affronter le feu des huit grosses mitrailleuses de calibre .50. Je ne cessais de regarder pour voir s'ils tentaient d'attaquer de nouveau, mais ils partirent en rase-mottes et y restèrent. Le contrôle aérien me donna ensuite un cap de retour après que j'ai donné le mot de passe du jour. J'oubliai de brancher mon IFF (balise d'identification ami ou ennemi) et fut pris pour cible par nos propres forces. Quand je rallumai la balise, les tirs cessèrent instantanément. L'autre pilote revint, celui dont les canons avaient surchauffés. Il affirma que je l'avais abattu mais je lui répondis que n'importe qui pouvait voir mes bandes de ciné-mitrailleuse et constater que c'était faux, et qu'il avait été bien stupide de « brûler » ses canons. Il fit demi-tour et partit.

Avaient-ils des problèmes ou des défauts de conception ?

Quand ils étaient à pleine charge, il leur fallait des pistes plus longues. J'effectuai 90 missions, et il me ramena à la maison à chaque fois. Un jour, mon moteur fut touché par des tirs ennemis. L'une des magnétos fut détruite, laissant le moteur tourner sur 9 cylindres seulement. Le moteur ne me lâcha qu'après l'atterrissage, et je dus le redémarrer pour dégager la piste, d'autres appareils étant en attente avec peu de carburant à bord. Quand je redémarrai, des flammes de 15 mètres surgirent des échappements, l'essence de la moitié des cylindres n'étant pas consumée dans les cylindres mais s'allumant au contact des échappements brûlants. Un capitaine arriva et essaya mais le moteur continuait à cracher des flammes et il dût abandonner.

Quels autres types d'appareils furent utilisés pendant la guerre ? Les avions étaient-ils différents ? Comment la guerre fit-elle évoluer les appareils ?

Les Allemands avaient le Me 262 à réaction, et Bell avait développé son propre chasseur à réaction. Boeing construisit le B-29, un bombardier quadrimoteur, puis le B-47, un bombardier biréacteur, dont un exemplaire est toujours préservé au musée. Par la suite, ils conçurent le B-52, bombardier encore en service de nos jours. Les Britanniques construisirent le Comet, un avion de ligne à réaction. Boeing lança par la suite le Boeing 707, premier avion de ligne à réaction à rencontrer un réel succès, suivi du 727 et du 747. McDonnell Douglas construisit beaucoup d'avions de ligne. Le DC-4 fut le dernier avion de ligne à moteurs à hélices, suivi du DC-6 et du DC-10. Lockheed continua à produire des avions de ligne.

Comment était le transport aérien après la guerre ?

Les principales compagnies aériennes étaient Pan American, United, Northwest, Eastern, Continental, Western, Alaska et Delta. Un appareil décolla de Boeing Field et s'écrasa sur une colline au nord. Il brûla entièrement. A son bord se trouvaient des étudiants en vacances. Un autre appareil s'écrasa peu avant la piste. Quand je faisais des tours de piste à Seattle-Tacoma juste après la guerre, il n'y avait qu'une tour de contrôle sur l'aéroport. Je décollai vers le nord-ouest et volait au-dessus de la maison de mes parents, changeant le pas de l'hélice pour faire le plus de bruit possible. Au retour, je passais au-dessus de la maison de ma sœur avec mon BT-13. Il fallait que je vole au moins quatre heures par mois pour garder mon salaire de pilote, ce que je fis pendant un mois avant de partir pour le Texas. Je restai en service jusqu'en 1947 à San Antonio. Puis je revins à Seattle et redevint un charpentier, mais fut réserviste jusqu'en 1953.

Quel fut le développement de l'aéroport de Seattle-Tacoma ?

Sea-Tac existait déjà à mon retour de la guerre, mais était appelé Bow Lake Airfield. Je voulais voler, et ils avaient des avions d'entraînement de l'armée sur place. Le BT-13, appelé Valiant, avec une hélice à deux pas. Je fis des tours de pistes sur l'aéroport en 1945. ■

Remerciements à M. Daniel Bakken.

Battle colours: P-47 Thunderbolt

Profils: Bertrand Brown (alias Gaëtan Marie)

www.bravobravoaviation.com

Ce P-47D-16-RE était attribué au Captain Charles Mohrle du 510th Fighter Squadron du 405th Fighter Group, qui soutint l'avance des troupes alliées en France en 1944. Avant l'invasion, ce groupe était basé à Christchurch tout comme l'unité de Henry Bakken. Originaire du Texas, Mohrle affubla son appareil d'un nose art et d'un nom adapté à ses origines.

"Doogan" était un autre P-47 de la 9th Air Force, et était piloté par Joseph K. Kirkup du 22nd Fighter Squadron, 36th Fighter Group. A la fin de l'année 1944, cet appareil vit son antenne radio dorsale décorée de bandes rouges et blanches rappelant les "candy canes", ces bonbons en forme de petite cane que l'on accroche aux branches du sapin à Noël:

Ce "bubbletop" n'appartenait pas à la 9th Air Force, mais était l'appareil du Major Francis "Gabby" Gabreski, le célèbre as américain d'origine polonaise qui mena le 56th Fighter Group et fit du P-47 un chasseur redouté. Volant sur P-47, Gabreski remporta 28 victoires aériennes en Europe, et en remporta 6.5 autres en Corée sur F-86.

REJOIGNEZ LE FRENCH WING!

Vous êtes passionné d'aviation ancienne? Rejoignez le French Wing de la Commemorative Air Force!

Le coût de l'adhésion au French Wing est de 50€ par an, et les nouveaux arrivants bénéficient de 30 minutes de vol offertes sur le Piper J-3 Cub du French Wing!

Vous pourrez participer aux activités du French Wing en fonction de vos envies, de votre disponibilité et de vos compétences, dans une ambiance agréable et conviviale.

Pour adhérer au French Wing, contactez-nous par email (cf. ci-dessous) ou téléchargez le **bulletin d'adhésion sur notre site**.

Le CAF French Wing est une Association à but non lucratif régie par la loi de 1901, et enregistrée sous le numéro 2473 au Journal Officiel du 10 Juillet 1996.

Président: Col. Stéphane DUCHEMIN
email: president@caffrenchwing.fr

Vice-Président: Bertrand BROWN
email: vice-president@caffrenchwing.fr

Trésorier: Jean-Yves CERCY
email: tresorier@caffrenchwing.fr

Secrétaire: Gaël DARQUET
email: secretaire@caffrenchwing.fr

AIRSHOW est une publication du CAF French Wing de la Commemorative Air Force, Inc - Toute reproduction entière ou partielle des textes et illustrations contenus dans ce bulletin mensuel est interdite sans accord préalable de l'éditeur. Ecrire au siège de l'Association: 19 rue de Cannes 93600 - Aulnay sous

Airshow - Edition Publique

Airshow est la lettre d'informations mensuelle du CAF French Wing. Cette édition publique est destinée aux sympathisants non-membres de l'association. Certains éléments de la newsletter sont réservés aux membres et ont été supprimés.

Pour vous abonner à l'édition publique d'Airshow, rendez-vous vous sur notre site et complétez le formulaire d'abonnement.

M'abonner à l'édition publique d'Airshow

NB: L'abonnement à l'édition publique d'Airshow est entièrement gratuit et peut être annulé à tout moment. Les données vous concernant ne sont utilisées que dans le but de gérer votre abonnement et resteront strictement confidentielles.