



CAP MATIFOU



JOURNAL DES ANCIENS ELEVES
ET DES PERSONNELS
DE L'ENPA

MARS 2017 N°72

- Sommaire du Journal n° 72 -

--

- SOMMAIRE DU JOURNAL n° 72		P. 2
- LE MOT DU PRESIDENT	Antoine PALOMAR	P. 3
- COMMUNIQUE DU BUREAU		
Rencontre ENPA à Platja d'Aro septembre 2017	Antoine PALOMAR	P. 4
+ - Tableau Bilan 2016 -		
- NOS CRONIQUEURS ECRIVENT		
La Valse des Ondes	Docteur José MOLL	P.10
Le STAMPE & VERTONGEN SV 4	Lionel PENOT	P.12
Destination Oran "C'était bien mon Fils"	Laurent AKRICH	P.14
Le Conditionnement d'air	René BOUDET	P.19
Photos de classe	Antoine PALOMAR	P. 22
Photos de classe	Christian MIRALLES	P. 23
- AUTRES CHRONIQUES		
Mon parcours professionnel	Georges ZAMMIT	P. 24
A mes Amis	René BOUDET	P. 27
Flash	Antoine PALOMAR	P. 28
Mon parcours professionnel	Roger SALICHON	P. 29
Cinéma	Alain BONET	P. 31
Exempté de chocolat	Alain BONET	P. 33
L'E.N.P.A de 1962 à 1967	André COLANGE	P. 34
Courrier	Antoine PALOMAR	P. 36
L'AVENTURE DES GUPPY	Armand GALLARDO	P. 37
Naissance de la Vème République	Claude VAQUER	P. 39
+ Réponses du concours Jeu mots croisés grille n° 30	Fernand PARABIS	
- JEUX - DETENTE		
Mots croisés grille n° 31	Fernand PARABIS	P. 41
- NOTRE CARNET Hommage à nos disparus		
A mon Frère Emile SEGUI	Yves SEGUI	P. 42
A mon ami Daniel BROTONS	Marc ALCARAS	P. 43
A mon ami Jacky ORDINES	Jean AUVINET	P. 45
A Mr. LAPORTE - Professeur de Français	Antoine PALOMAR	P. 46
- LA TRESORERIE		
mémento	Jean Pierre MIGUEL	P. 47
- L'ÉQUIPE Du BUREAU		P. 48

- LE MOT DU PRESIDENT -

--

Quelques changements sont en vue dans le fonctionnement de notre association.

- Au début de l'année 2017 nous préparons une rencontre avec le CDHA (Centre de Documentations Historique d'Algérie) afin de signer un protocole de partenariat pour sauvegarder nos archives chez eux. Nous vous donnerons plus de détails dans notre prochain journal après notre visite.

- Le Bureau a décidé d'inclure dans notre Amicale les familles et amis des adhérents dans nos statuts. (voir page 28 le flash).

Notre rencontre à Platja d'Aro n'est pas seulement le fait d'assister à notre habituelle rencontre mais aussi, le plaisir de retrouver ses amis durant ces journées.

Je remercie les personnes, en relation avec le Bureau, participant à la rédaction des rubriques toujours plus intéressantes et enrichissantes de notre journal. Vous êtes invités à continuer cette voie.

Vous avez l'intention :

- De pratiquer l'initiation du vol à voile en planeur, ULM, etc....
- D'effectuer une formation complète pour passer un brevet de pilote (PPL).

Je vous conseille de vous mettre en relation avec Mr. Daniel MECHAIN (voir coordonnées en page 38).

Malgré vos préoccupations avec une année surchargée politiquement, je vous souhaite qu'elle soit en 2017, riche en découvertes, en rencontres et en amitiés.



Avec tous mes meilleurs sentiments amicaux

Le Président

Antoine **PALOMAR**

- COMMUNIQUE DU BUREAU -

— —

Notre prochaine rencontre de 2017 est prévue à Paya de Aro en Espagne.

Elle est organisée à l'**Hôtel Cap Roig** du **mardi après midi 12 septembre, jusqu'au jeudi 14 septembre, après le repas de 13 heures**, sur la Costa Brava.

Carretera de Palamós s/n - 17250 de PLAYA DE ARO Gerona - España

Tél : 00 34 972 65 20 00.

Notre manifestation va se dérouler dans un séjour de détente sans souci de déplacement et où tout est compris.



ORGANISATION ET PROGRAMME.

Le rendez-vous est prévu pour tous, le **Mardi 12 Septembre 2017** dans l'après midi.

Pour vous donner une idée du parcours, Playa de Aro est à moins d'une heure de la frontière Française. (Perpignan).

- Le Parcours :

Pour se rendre à notre lieu de rencontre :

- Après Perpignan par l'autoroute passer la frontière, continuer sur Gerona Sud (1/2 heure), prendre la sortie (salida) n° 7 - Sant Feliu De Guixols.

- Après la sortie de cette autoroute suivre la direction :
Sant Feliu de Guixols - Platja d'Aro.

- En arrivant sur la double voie près de Platja d'Aro trois sorties possibles :

- 1 ère sortie Platja d'Aro Sud : **ne pas la prendre.**

- 2 ème sortie Platja d'Aro centre : **Ne pas la prendre.**

- 3 ème sortie Platja d'Aro Nord (Norte) : **(attention cette sortie se trouve juste après un passage sous un pont de traversée d'une rocade (sorte de tunnel), nouvelle réalisation).**

Prendre cette sortie, elle jouxte un parc « Marineland ». **(maintenant sur votre droite)**

- Suivre cette route jusqu'au prochain rond point.

- Arrivé au rond point tourner à 90° à gauche, 2ème sortie, direction **Carretera de Palamós**

- **A** moins de 1 Km environ sur votre droite après le panneau « Fin de Platja d'Aro », vous aurez l'Hôtel San Jorge et juste après celui de **Cap Roig.**

Après avoir déposé les bagages à l'hôtel, si vous n'avez plus de place au parking de l'hôtel, vous avez deux autres possibilités :

1 - Descendre le chemin attenant à l'hôtel (voir photos ci-jointes) et stationner sur le Parking situé en bout de ce passage.

Attention ne pas se garer le long de ce chemin, le Propriétaire de l'hôtel et le Maire sont pour le moment en désaccord juridique vous risquez un PV.



2 - Stationnement possible aussi en face de l'hôtel sur le Parking prévu à cet usage mais en aucun cas de chaque côté de la Carretera de Palamós

Nota :

En début 2017 des travaux sont programmés par l'Hôtel Cap Roig pour la réalisation d'un Parking de 200 voitures en face de l'hôtel. Actuellement je ne peux vous confirmer son état d'avancement.



Le Programme

Mardi 12.09. 2017 :

- Arrivée des participants dans l'après-midi.

Intégration dans des chambres doubles du type supérieur avec salle de bain complète, téléphone, TV-Sat, mini-bar, coffre fort et balcon avec vue sur mer.

19 : 00 H

- Réunion de tous les arrivants

pour un Apéritif de Bienvenue avec des tapas en "OPEN BAR "

boissons classiques (Ricard, Cinzano, Martini, Muscat, Vin, Whisky...etc...)

20 : 00 H

- Dîner buffet au Restaurant, eau et vin compris.

Mercredi 13.09.2017 :

7 H 30 / 9 : 00 H

Petit-déjeuner buffet.

Pour les femmes :

9 : 30 H à 12: 30 H

Cette année, nous avons prévu une initiation à la danse avec la participation du sympathique groupe Patricia et Richard **BONGIORNO**.

Depuis l'année 2014 ils ont pris des cours de danse et auront le plaisir et la gentillesse de vous initier aux danses principalement Latinos Américaines comme le Madison, le Kuduro et bien d'autres.



Cours de danse

Après ces ensembles de mouvements du corps rythmés , un brin de toilette et regroupement de tous les participants sur la terrasse pour l'apéritif de **13 Heures** avec tapas en **OPEN BAR (boissons classiques)**.

14 : 00 H



Repas en terrasse

La terrasse est réservée à notre groupe pour un repas buffet avec grillades Barbecue.

Les boissons vin et eau comprises

**L'après midi de samedi
temps libre pour tous
les participants**

■ **Détente**, piscine, thalassothérapie, bains de soleil sur la plage et éventuellement visite des **Magasins pour les femmes** au centre de la ville.

Nota : Ne pas oublier d'amener vos maillots, en septembre la plage est très agréable.

■ Thalassothérapie bains gratuits (je vous conseille une détente et mise en forme).

■ Massage thérapeutique de 30 minutes : 34 €,

■ Massage thérapeutique ou Relax 50 minutes : 42 €

10% de réduction sur le reste des massages.

Ces options personnelles sont à votre compte, le paiement sera reporté sur votre chambre et réglé à votre départ de l'hôtel.

- Ces soins sont pratiqués toute la journée de :

9.00 h – 13.00 h et de 15.00 – 18.00 h

Au cours de l'apéritif de septembre 2016, **BOBE** Henri avait réalisé une surprise à son ami **MOISSON** Jacques, une peinture qu'il a réalisée en souvenir de leur enfance passée en Afrique du Nord. Jacques était très ému par cette attention amicale.



19 : 30 H

- Apéritif avec « Tapas chaudes et froides », jus de fruit, eau, en **OPEN BAR**.

20 : 30 H

Dîner gala dans une salle privée.

Menu

Gaspacho Andalous

Suprême de Merlu aux clovisses et Sauce Verte

Brochette de Fruits avec glace au "Turrón"

Café et Crémât servi à la table

Eau, Vin et Cava (champagne Espagnol).



Après le repas, notre soirée dansante sera animée par le duo :

BONGIORNO Richard et son épouse Patricia.

Soirée conviviale pleine de bonne humeur.

En 2016 Fernand **PARABIS** a participé à l'animation de notre soirée.

Il nous a chanté l'hymne qu'il a créé spécialement à la gloire de notre école.

Nous espérons que cette année il nous présentera de nouvelles chansons.

La soirée se poursuit par un bal, dans une ambiance incontournable avec une musique endiablée variée et pleine de douceur à travers toutes les époques jusqu'à nos jours.

En 2017 nous continuerons dans la bonne humeur notre soirée dansante avec tous les participants, sans oublier notre dynamique couple d'artistes de spectacle DJ " Le groupe **BONGIORNO** "



Fernand PARABIS

Jeudi 14.09.2017 :

Petit-déjeuner buffet.

ATTENTION : Nouvelle fin de séjour au Cap Roig.

Après le petit-déjeuner, l'Amicale vous propose de rester une matinée en plus, avec en prime un apéritif et repas offerts par notre Association à 13 heures sur la terrasse de la piscine.

Le retour vers la France se fera seulement dans l'après midi après le repas.

Le prix par personne, du séjour complet du 12 au 14 septembre 2017, sera de : 205 euros

Déjeuner du 14 septembre inclus (offert par l'Amicale)

- Conditions spéciales pour les enfants partageant la chambre des parents :
Jusqu'à 2 ans Gratuit. De 2 à 4 ans - 50% De 5 à 7 ans - 30% Plus âgés - 15%

Supplément : (par personne et par jour) pour une chambre individuelle, c'est à dire une chambre double occupée par une personne : **20 euros**. (soit pour le séjour : **40 euros**).

(les personnes seules peuvent se grouper par deux pour éviter ce supplément à condition de connaître son « colocataire »...).

- Pour ceux qui veulent prolonger leur séjour, des conditions spéciales leurs seront accordées.
***(voir nota)**.

Comment procéder pour retenir

Vous devez retenir le séjour en adressant votre inscription à :

Antoine **PALOMAR**
18 Allée de la Durance
31770 COLOMIERS
tel : 09 54 71 25 37.
Port : 06 81 55 79 17

- Votre inscription doit être accompagnée du chèque de participation, libellé au nom de **l'Amicale des Anciens de l'E.N.P.A.** avec le montant correspondant au séjour.

Info : Il est possible de régler votre séjour en deux chèques.

L'Amicale ne prend pas à son compte :

- Les extras (boissons et apéritifs pris hors festivités)
- Les soins de la thalassothérapie.

Je vous conseille de participer à cette rencontre, vous serez confortablement hébergés en site exceptionnel sans compter l'inoubliable soirée de gala organisée par nos amis **BONGIORNO**.

SOYEZ NOMBREUX

- Pour des questions de dernière minute sur Internet : **antoine.palomar@free.fr**

Ou sur portable : **06 81 55 79 17**

***) Nota** : Conditions spéciales de séjour pour les personnes qui désirent prolonger leurs vacances avant ou après le séjour :

Par personne et par jour avec chambre double type supérieur, vue sur mer, comprenant :

- **Chambre et petit déjeuner 71 Euros TTC**
- **Demi pension (boissons incluses : eau et vin) 79 Euros TTC**
- **Pension complète (boissons incluses : eau et vin) 96 €**

Attention : Les prolongations de séjours avant et après notre rencontre doivent impérativement **m'être signalées lors de votre inscription pour une réservation**.

(Il ne faut pas oublier que cet hôtel est, à cette époque, très demandé.)

Elles **seront par contre payées** directement à l'hôtel avant votre départ,

L'Amicale ne prenant pas en compte ces règlements particuliers.

- Tableau Bilan 2016 -

	Avoir	Crédits	Débits
Situation au 01-01-2016	23.859,20		
Encaissement (cotisations + participation A.G. + Mémoires + Pin's + annuaires)		29.793,44	
A.G séjour + festivités			27.169,98
Imprimerie journal n°70			1.029,62
Imprimerie journal n°71			902,00
Ste Internet ENPA - OVH + Doc			68,65
Dépenses générales (Timbres, Fournitures + solidarité).			1500,24
Intérêts Livret A		167,92	
Assurance MAIF			214,75
Médailles gravure			60,80
Frais de banque			91,71
Situation au 31-12-2016	22.782,81		

- La Valse des Ondes -

La lumière nous éclaire, nous éblouit, nous enchante, nous permet de profiter de merveilleuses images de la nature, de la vie....

Mais connaissons-nous vraiment la nature de cet élément qui meuble notre existence ?

Newton en fait des corpuscules qui procurent la vue grâce à la lumière " blanche ".

Huygens reste fidèle à la nature ondulatoire, se propageant dans un " fluide subtil " que l'on nomme " l'Ether ".

La controverse n'est pas close si bien qu'un armistice invente la Dualité " onde-corpuscule "



Docteur MOLL José 49-53

A défaut d'admettre qu'une chose ne peut être une chose et son contraire, l'absence de logique s'introduit dans la science où il ne devrait jamais paraître. Et pourtant, déjà la lumière incolore est dite " blanche " bien qu'incolore et la voici devenue " onde ou corpuscule " selon les circonstances ! La logique est-elle en panne ?

Avec la poursuite des études, des calculs, des observations, de Planck, d'Einstein, de Newton d' Huygens et de bien d'autres savants, nous aurons la naissance des Photons qui voyageront dans l'espace sans jamais se heurter ni gêner leurs parcours, suggérant des particules extraordinaires qui se rencontrent et s'ignorent en se croisant en un même lieu !

Où est la logique ?

Ces faits surprenants avaient complètement négligé les tourbillons de Descartes ?

Seraient-ils l'élément manquant permettant de se réconcilier avec la logique ?

Les savants auraient-ils négligé la Valse des étoiles ?

Ils avaient toutes les observations proches et lointaines de la vision de Descartes mais la lumière, onde ou particule, appartient au monde de l'infiniment petit qui livre seulement aujourd'hui ses secrets avec les nanotechnologies ! Descartes extrapolait sans éléments d'observation et de connaissance de l'infiniment petit. Dans une vision il imaginait l'infiniment petit en assimilant l'infiniment grand. Il était trop tôt, la Vision des tourbillons ne semblait pas avoir sa place dans l'élaboration des hypothèses.

La dualité onde et particule était en stagnation pragmatique illogique !

On voyait les étoiles mais pas leur danse !

La résonance magnétique nucléaire change la vision du monde. Elle pourra éclairer la lumière grâce aux spins des atomes.

C'est le long cheminement de la connaissance de la radioactivité, avec les travaux sur le radium des Pierre et Marie Curie, mais aussi la découverte des rayons X de Roentgen, associés aux équations de Maxwell, et autres travaux savants qui conduiront à la connaissance des tourbillons microscopiques, " les spins " qui permettront la naissance de l'imagerie nucléaire !

Si le Cosmos valse, si les éléments microscopiques valsent aussi, les tourbillons de Descartes deviennent plausibles dans cette " substance subtile ", cet Ether de Huygens qui devenait tourbillonnant pour Descartes.

Serait-il possible de concevoir une image de l'Univers, de l'infiniment grand à l'infiniment petit en

réunissant toutes les forces qui l'animent dans un ballet tourbillonnant universel ?

Toutes les forces connues se résument en trois mouvements, Centripète (attraction), Centrifuge (répulsion) avec un dénominateur commun qui est la rotation !

Quand la force rotative diminue, on a une attraction, quand la force rotative augmente on a une répulsion ! Le tourbillon se manifeste ainsi, partout dans l'Univers avec les forces qui gouvernent le Cosmos.

Si la rotation n'existait pas, la force centrifuge n'existerait pas et toutes les planètes seraient précipitées sur le soleil...Ce sont les tourbillons qui organisent le ballet des planètes.

Mais il a fallu le génie du Pendule de Foucault pour prouver que même les humains qui n'en ont pas conscience tourbillonnent avec la Terre à plus de 1500 Km/h en étant apparemment immobile !

Si Descartes était encore parmi nous il pourrait avec les avancées scientifiques nous proposer un schéma de l'Ether et une vision logique de la nature de la lumière.

Que pourrait-il nous dire ?

L'ETHER est un ensemble de chapelets constitués de corpuscules énergétiques tourbillonnants, présentant une image de chapelets tendus entre les astres et se modelant en permanence selon des lignes de forces gravitationnelles.

Chaque bille tourbillonnante du chapelet assure la transmission des ondes qui l'atteignent, et les restituent à la bille la plus proche en assurant un relais, permettant ainsi la transmission sans heurt ni collision.

Ainsi faisant la synthèse des travaux de Huygens, de Newton, de Planck, de la RMN (Isaac Rabi), de Fresnel, de Foucault, de Maxwell, et autres grands savants, Descartes aurait su bâtir un monde cohérent dénué des incertitudes de la nature de la lumière.

La lumière devenant une onde transmise par des particules d'où les caractéristiques duales d'onde et de particule. Mais serait-ce le schéma qu'il aurait imaginé ? C'est bien aléatoire et prétentieux de vouloir se glisser dans une pensée aussi prestigieuse. L'imagination proposée n'est qu'une suggestion, une base de réflexion qui intègre les forces de rotation, LES TOURBILLONS DE DESCARTES.



René DESCARTES 1596-1650

- LE STAMPE et VERTONGEN SV 4 -

Nous allons nous intéresser aujourd'hui à un appareil que la plupart d'entre nous connaissent : le mythique biplan aéro-club couramment appelé STAMPE. De plus, il nous est particulièrement cher, car c'est à ma connaissance le seul avion construit en série en AFN à l'AIA d'Alger de 1947 à 1950. (150 ex)

L'origine du STAMPE se situe en 1933 quand la société Belge STAMPE & VERTONGEN conçoit le S IV ou SV4 dont le prototype décolle de l'aérodrome d'Anvers-Deurne la même année. C'est un biplace école assez rustique. Profondément modifié, doté d'ailes à flèche positive il devient le SV4B motorisé avec un DE HAVILLAND « GIPSY Major » de 130 Cv, il vole en 1937. Suite à une présentation en France en 1939, 600 ex sont commandés par l'état Français et la licence est acquise par la société FARMAN. Le désastre de 1940 stoppera tout.



Stampe SV 4

À la Libération, afin de relancer et réorganiser les écoles de l'Armée de l'Air, l'Etat lance une commande de 700 unités. (le SV4C motorisé par un SNECMA Renault 4P de 140 Cv) Le premier vol a lieu sur l'hippodrome de Maisons Laffitte le 04/06/45 avec G. Detré aux commandes. La production a été confiée à la SNCAN de Sartrouville, numérotés de 1 à 701. Les 12 premiers équipés d'un GIPSY anglais, tous les suivants recevant le 4P SNECMA Renault. La série s'arrête avec le n°701 au mois d'Avril 1948.

Le besoin s'étant fait sentir, l'état relance une série de 150 appareils (SV4A version acrobatique). Ces derniers seront construits par l'AIA n°1 de Maison Blanche. (1001 à 1150). 1er exemplaire en Mai 1946, le dernier sortant en 1950. Ceux ci seront réputés pour leur qualité de fabrication et de finition.

Construit en tubes d'acier et toile, biplace en tandem le STAMPE était un avion rustique doté d'une instrumentation de base. Le moteur était lancé par un démarreur à air VIET dont la bouteille d'alimentation était regonflée par un petit compresseur.

Très maniable et agréable à piloter, il était surtout prisé pour la voltige ou de nombreux spécialistes de la question se distinguèrent. (Biancotto, Charollais, Eyquem, Notteghem, etc....) De ce fait beaucoup d'écoles de pilotage civiles et militaires l'utilisèrent.

L'Armée de l'Air en posséda 243 de 46 à 55.

L'Aéronavale 123 de 49 à 66.

L'ALAT 30 de 53 à 60.

Le CEV en posséda 50 pour l'entraînement des pilotes d'essai et des corps techniques.

La Patrouille d'ETAMPES (patrouille acrobatique qui précéda la Patrouille de France de 47 à 53)

Le Service de l'Aviation Légère et Sportive (SALS) en utilisa 100 pour ses centres de Carcas-sonne, Challes-Les-Eaux et Saint Yan.

Naturellement de nombreux Aéro-Clubs uti-lisèrent aussi le STAMPE pour l'école de début, perfectionnement et voltige.

A l'heure actuelle, il est devenu un avion de collection très recherché même à l'étranger.

VERSIONS :

SV4 Prototype

SV4A Version acrobatique. (Renault 4P 05 de 140 Cv)

SV4B En Belgique certains furent équipés d'une verrière coulissante et d'un moteur de 145 Cv (Gipsy Major)

SV4C Sous licence en France (Renault 4P03)

SV4D Expérimentalement motorisé par un moteur en étoile MATHIS de 175 Cv

CONSTRUCTEURS :

Stampe & Vertongen (Belgique)

SNCAN AIA d'Alger (France)

CARACTERISTIQUES :

Biplace d'entraînement. Mise en service : Belgique :1937. France :1946.

Motorisation : SNECMA Renault 4P03 140Cv ou 4P05 permettant le vol dos. (carburateur à membrane, pompe à huile spéciale et circuit de dégazage).

Envergure : 8,40m

Longueur : 6,90m

Hauteur:2,77m

Surface alaire : 19m²

Masse à vide: 500 kg

Vitesse maxi:230 kmh

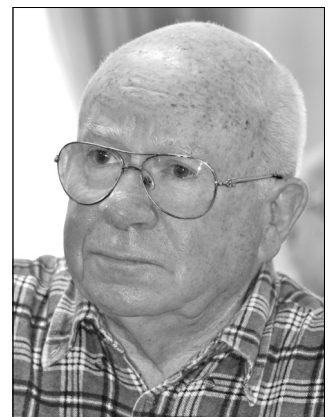
Vitesse ascensionnelle : 4,5 m/s

Plafond : 5000 m

Facteur de charge : +6g/-4g



Le Stampe SV.4C F-BDKX à Réghaïa en 1954



Destination Oran : « c'était bien mon fils ! », par Laurent Akrich et Franck Laigneau

COMPAGNIE / 28 JUILLET 2016

Le 27 juillet 2016, Franck Laigneau, CDB A320 et chef pilote A320 et Laurent Akrich, OPL A320 et OSV MC, assuraient l'ouverture de la nouvelle liaison AF entre CDG et ORN. Retour sur cette belle ouverture de ligne.

Avant le jour-J, Laurent nous a confié être très heureux d'effectuer ce premier vol :

"Je suis sincèrement ravi d'avoir été désigné par la flotte A320 pour effectuer ce vol inaugural sur Oran et ce pour deux raisons. Tout d'abord, d'un point de vue professionnel, en secondant le chef pilote de la flotte MC sur ce vol, nous montrons que la sécurité des vols est et reste la priorité d'Air France. Le terrain est en effet classé en catégorie B et nécessite quelques consignes et précautions, à la manière de NCE ou de MRS qui sont également classés en catégorie B. Sur un registre plus personnel, mon père, aujourd'hui décédé, était né à Oran et mon grand-père y est enterré. C'est donc 54 ans après un immense honneur d'y revenir, en toute humilité et en ayant l'impression de tourner de manière pacifique une page d'histoire de ces deux pays amis. Cette page est en train de se refermer à jamais avec la disparition progressive de la génération concernée."



Destination Oran ! © Bruno Pommier

À leur retour à CDG, les deux pilotes sont revenus en détail sur le déroulé de ce vol riche en émotions :

" Sur ce premier vol, plusieurs corps de métier sont présents : bien sûr l'équipage technique et commercial (qui n'aura pas ménagé son énergie et sa gentillesse) mais aussi un mécanicien, qui serait en mesure d'intervenir sur l'avion en escale (il y a pour cela à bord un lot de bord composé d'une roue avant, d'une roue de train principal et d'un cric) ainsi que le Chargé Support vol qui a mené le dossier de l'ouverture de la ligne et la rédaction des fiches SB et CCI : en JPS, il pourra voir en direct le résultat de sa préparation.

À la préparation du vol, rien de particulier : l'avion complet, la présence du lot de bord (700 kg quand même !) et le décollage assez éloigné (LEAL en attendant d'avoir LEAM) limitent un peu l'emport carburant : un maintien citerne permettra de partir avec un carburant réaliste pour ce vol inaugural.

Le départ s'effectue avec une petite demi-heure de retard (créneau et problématiques Maghreb habituelles).

Le décollage et la croisière sont standards.

L'arrivée est un peu raccourcie : c'était indiqué sur les fiches.

Il y a 6 kt arrière à l'atterrissage : c'était prévisible également, un auto-brake médium et les full reverses permettent une stop margin confortable.

Il y a des oiseaux à l'arrondi, comme prévu. Nous ferons ensuite vérifier l'absence d'impact par le mécanicien.



La Pom - 2016

Vue sur l'approche à ORN, © Bruno Pommier



Oran, la radieuse, © Bruño Pommier

Au roulage arrivée, plusieurs surprises :

- les pompiers nous attendent pour nous arroser : nous l'avons abordé et utilisons le ditching push-button ;
- le parking est en fait nose-out et nécessite des virages assez serrés : nous étions bimoteur dans le doute donc pas de problème et cette particularité sera rajoutée dans la documentation ;
- nous sommes accueillis par le chef d'escale et de nombreux officiels, manifestement ravis de nous voir, malheureusement les photos sont interdites ;
- bien évidemment pas de possibilité de célébrer cela autour d'un verre d'anisette ;-)) nous sommes « on duty ».



Water Salute, © Bruno Pommier

Pour le vol retour :

- tout d'abord l'absence totale de couverture ACARS (indiquée également) nous impose l'insertion manuelle de la route FMS et l'établissement d'une loadsheet informatique papier apportée par le coordo ;
- le vent est maintenant de 10 kt de face en 07...ou 10 kt arrière en 25. Pour des raisons de trafic, nous n'aurons pas la 07R comme demandé et décollerons donc en 25L avec un calcul de performances 15 kt arrière. Nous confirmons que le roulage est court pour la 25L et que le point d'arrêt 25L est peu balisé ;
- le virage à droite sur la ville nous permettra d'avoir un bel aperçu sur la deuxième ville d'Algérie, même si nous n'avons pas eu le temps de distinguer clairement Santa Cruz, l'équivalent de la bonne mère à Marseille.



Aéroport d'Oran, Ahmed Bèn Bella, © Bruno Pommier

De retour à CDG, nous pouvons alors remplir mentalement notre cahier d'ordres (1) fictif : ME (2), 4h52, 2 atterrissages, SV assurée."

Franck Laigneau, CDB chef pilote flotte MC

Laurent Akrich OPL, officier de sécurité des vols flotte MC

Photos d'illustration Bruno Pommier, chargé Support vol Europe et Afrique du Nord

(1) cahier d'ordres : document militaire officiel sur lequel sont consignées les missions aériennes d'une unité. Il est signé par l'équipage avant la mission ainsi qu'au retour de la mission.

(2) ME : mission effectuée

Pour plus d'informations sur Oran, rendez-vous sur Travel by Air France.

L'auteur de l'article ci-dessus, Laurent **AKRICH**, est le fils d'Elie **AKRICH** qui appartenait à la première promotion de l'ENPA **44-48**.

Ce dernier a fait l'ensemble de sa carrière à la DGA, dans les services de surveillance de l'industrie d'armement (Usine POTEZ à Méaulte (Somme), NORD AVIATION à Chatillon sous Bagneux, AEROSPATIALE à Cannes, entre autres).

Je l'ai bien connu puisqu'il a été mon collaborateur à la circonscription de Surveillance Industrielle de l'Armement (S.I.A.R.) de 1987 à 1990. C'est avec le plus grand plaisir que nous accueillons cet article de son fils, Laurent Pilote à Air France sur Airbus A320.

Jacques **GUIMONET**

Ingénieur Général de l'Armement (2è S)

- LE CONDITIONNEMENT D'AIR -



Les turbines à gaz ont, dans le domaine de l'aéronautique, supplanté les moteurs à pistons sauf pour l'aviation de tourisme. Les puissances massiques en sont la raison, une turbine à gaz étant capable d'une puissance de 5 à 7 kw par kilogramme de moteur. Les turbines ont beaucoup évolué depuis les travaux de WHITTLE en Angleterre et ceux de VON OHAIN en Allemagne quasiment à la même époque (seconde guerre mondiale).

On distingue :

- **Les moteurs SIMPLE FLUX**, où la poussée est due à l'éjection de gaz chauds, sont gourmands en carburant, de l'ordre de 1,2 kg de carburant par déca-newton de poussée et par heure mais présentent l'avantage d'avoir une poussée quasi indépendante de la vitesse de l'avion. Ils correspondent aux vols supersoniques (associés à une post combustion pour passer la bosse du Cx ou MUR DU SON) et on les trouve à ce jour sur les avions de combat.

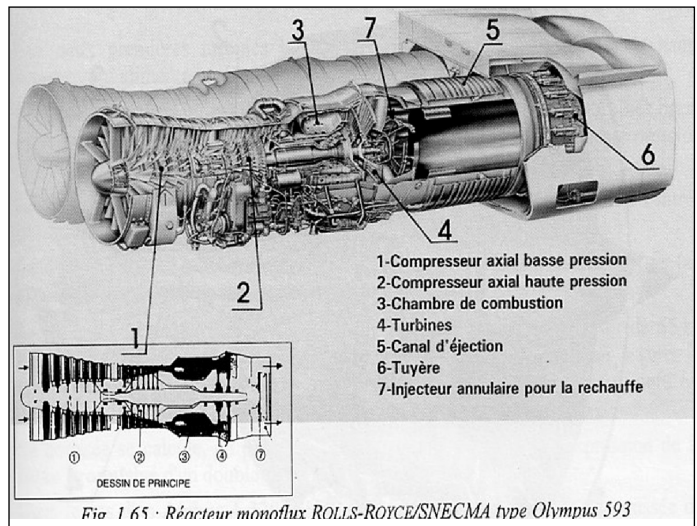


Fig 1 65 · Réacteur monoflux ROLLS-ROYCE/SNECMA type Olympus 593

- Les moteurs DOUBLE FLUX

On y distingue un flux chaud qui est surtout

destiné à entrainer un gros ventilateur ou FAN qui lui assure au-delà des 80 % de la poussée par mise en vitesse de l'air brassé et qui correspond au FLUX FROID.

La consommation de carburant est de l'ordre de 0,6 kg de carburant par déca-newton de poussée et par heure elle est d'autant plus faible que le rapport flux froid divisé par flux chaud est grand (by pass ratio) on est passé de 7 à 11 sur les moteurs équipant les familles New Engine Option (NEO) ce qui entraine une économie de carburant de l'ordre de 15%.

1.2.3.2. Double flux ou turbofan CFM 56-5A et TRENT

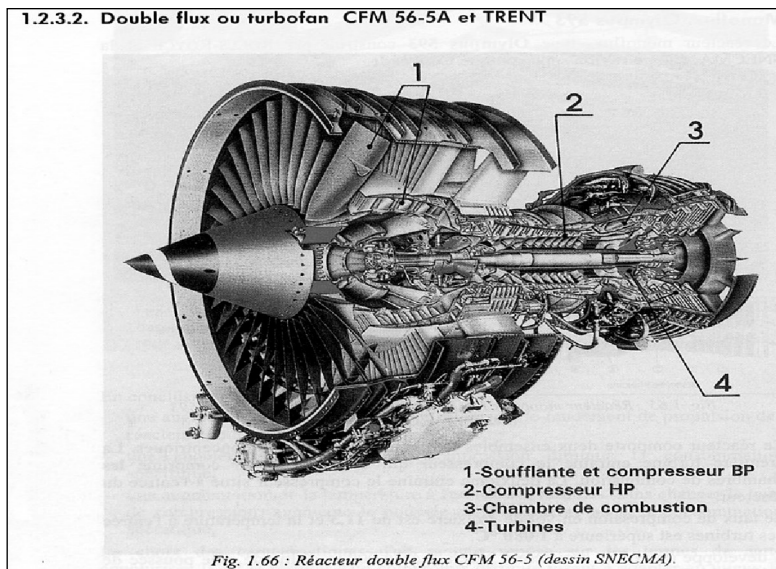


Fig. 1.66 : Réacteur double flux CFM 56-5 (dessin SNECMA).

Ces moteurs sont donc économiquement séduisants pour les compagnies aériennes mais présentent l'inconvénient d'avoir une poussée qui diminue sévèrement quand la vitesse de l'avion augmente (la loi est quasi hyperbolique).

Il devient alors compliqué d'avoir des vitesses de croisière attractives

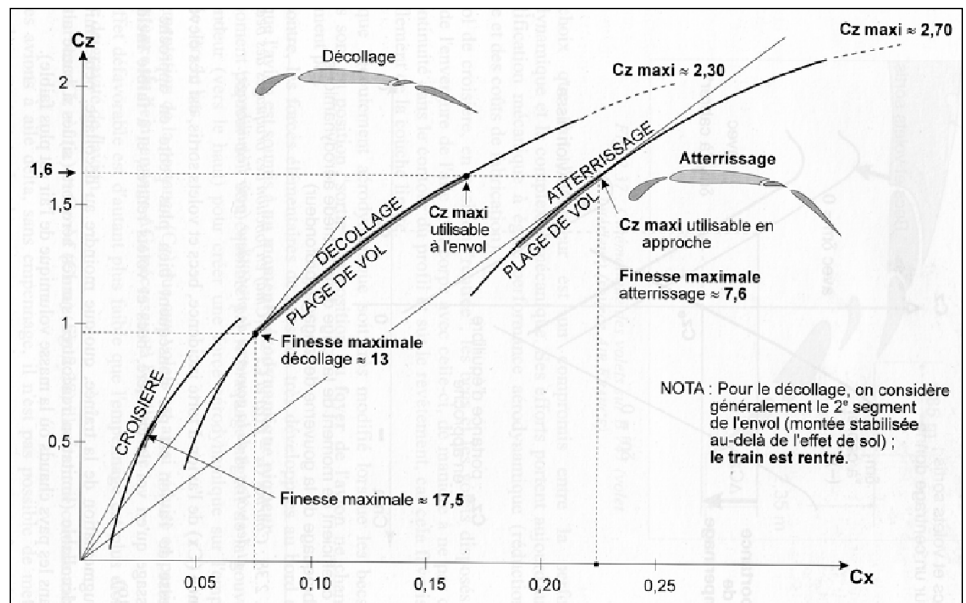
La poussée des moteurs est là pour compenser la résistance à l'avancement ou **TRAINEE (T)**.

Cette traînée a comme expression $T = \text{masse volumique} \cdot C_x \cdot S \cdot V_a^2 / 2$

Le C_x est le coefficient de trainée, S est la surface alaire, V_a vitesse de croisière de l'avion, la portance, globalement égale au poids, a la même expression en remplaçant le C_x par le C_z ou coefficient de portance

Le C_x dépend du profil mais avec l'utilisation de profils super critiques qui limitent les développements de poches supersoniques sur l'extrados on obtient en croisière des finesesses C_z/C_x de l'ordre de 16 à 17,5 le poids étant imposé la trainée donc la poussée moteur l'est aussi.

La trainée, la surface alaire (S), le C_x étant fixés, ceci nous impose le produit masse volumique $\times V_a^2$, au niveau du sol ou à faible altitude la masse volumique nous est imposée. La valeur de V_a associée ne correspond pas à des vitesses commerciales attractives. Il faut donc prendre de l'altitude pour trouver le compromis entre vitesse et capacité des moteurs pour assurer la poussée.



Polaires de LILIENTHAL pour un profil

altitude (m)	pression (hPa)	température (?)
10000	265	-50,0
9000	307	-43,5
8000	357	-37,0
7000	411	-30,5
6000	471	-24,0
5000	541	-17,5
4000	617	-11,0
3500	658	-7,8
3000	700	-4,5
2500	746	-1,3
2000	794	2,0
1500	845	5,3
1000	900	8,5
500	955	11,8
0	1 013	15,0

TROPOPAUSE / STRATOSPHERE / STRATOPAUSE		
altitude (km)	pression (hPa)	température (?)
50	0,9	+1
40	3	-5
30	11	-38
20	55	-46
15	119	-56,5
14	141	-56,5
13	165	-56,5
12	194	-56,5
11	227	-56,5

La masse volumique est obtenue en considérant l'air comme un gaz parfait, donc masse volumique = $p/(287 \times T)$ $T^{\circ}K = 273 + t^{\circ}C$ on va en donner quelques valeurs

Au sol : 1,22 kg/m³ ; à 5 km d'altitude 0.73 ; à 10km 0.41 kg/m³ ; à 12km 0.31kg/m³, on voit donc que l'altitude du vol de croisière va nous permettre de nous adapter. Les contreparties sont que la pression et la température sont incompatibles avec la vie humaine. Il va falloir créer dans la cabine un environnement favorable. La pression retenue est voisine de 800 hectopascals c'est à dire 0.8 bar, la température est 20°C. Il nous faut donc un conditionnement d'air.

Le métabolisme humain fait qu' au repos on dégage environ 100 watts et on a une ventilation voisine de 10 litres d'air par minute. Il faut, en plus, tenir compte de l'humidité de l'air. On a tous remarqué dans nos voitures la condensation sur le pare-brise par basse température et l'effet quasi immédiat du désembuage en chauffant la paroi froide. En clair quand la température diminue on a condensation de la vapeur d'eau contenue dans l'air humide sur les parois froides.

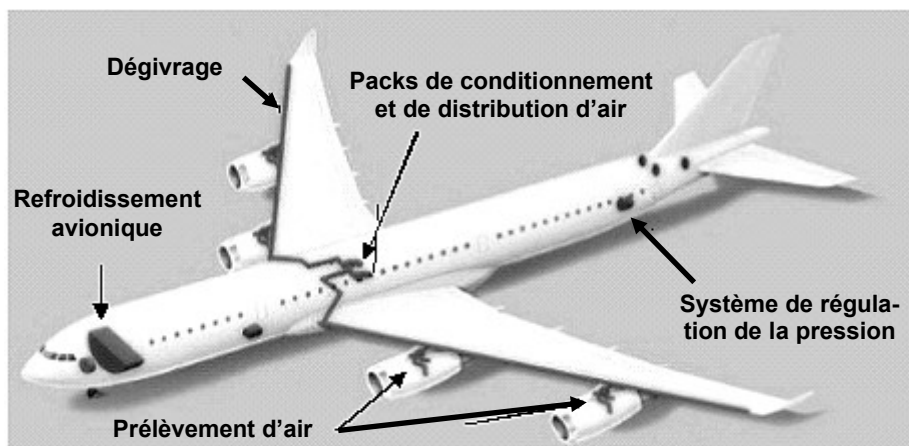
Les travaux d'un de mes étudiants suivent. Il est aujourd'hui ingénieur CNAM chez **LIEBHERR TOULOUSE** spécialisé dans le conditionnement d'air pour avion.

Les produits

A l'altitude de croisière d'un avion de transport civil, 12 000 mètres environ, les conditions atmosphériques sont très hostiles pour un être humain (température de -56°C et pression de 196 mbar en moyenne). il est nécessaire de réguler la pression et la température à l'intérieur de l'appareil.

Pour répondre à ce besoin, **LIEBHERR-AEROSPACE TOULOUSE (LTS)**, leader européen dans son secteur, développe principalement cinq systèmes de conditionnement d'air pour l'aéronautique :

- Le prélèvement d'air au niveau des moteurs.
- Le pack de conditionnement d'air.
- Le contrôle de la pression en cabine.
- L'antigivrage des ailes.
- Le refroidissement de systèmes électroniques embarqués.



BOUDET René 1957 -1963

Suite dans le prochain journal

- PHOTOS DE CLASSE -

—



Promotion 1944-1945

—

Après l'Industrie de Maison Carrée, l'école a été transférée à Jean-Bart,
et dans un ex sanatorium désaffecté.

Deux classes A et B

Effectif de la classe A :

G à D :

Debout : PERSOHN - MIRALLES - ISSELIN - VIGOURUX - AESBACHER - BAUDOIN -
BIREPINTE (Robert) - MORA - RIBES - WIDENLOCHER - HUGLET - CROUAT - ARKAM
Mohamed (un serveur de la cantine).

Assis : GUEZOULI - YAHIA - FRANÇOIS - ANDREU - TORDJEMAN - MESTRE -
LORENZO.



Devant les Ateliers
Photo prise par les élèves ENPA le
22/12/1958

—

G à D :

ABDELBARI

DEBRAS

ROUCHER

MASSIMINO

GARRIGA

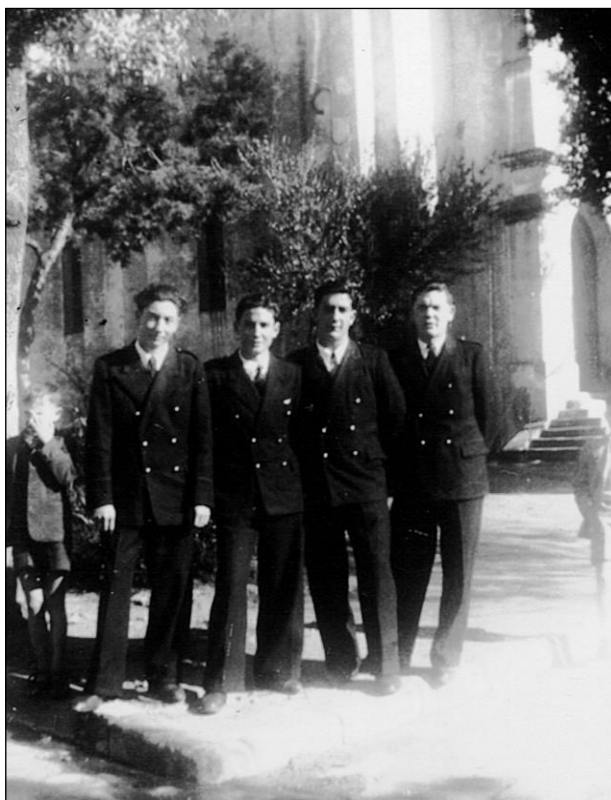
CASTANO

Prof : MIRALLES

- PHOTOS DE CLASSE -



- Quelques photos adressées par Christian **MIRALLES** 44-48. "Les précurseurs de l'ENPA"



**Copains de Ménéville en tenue de sortie
devant l'église**

**De G. à D : BOUCHON Gilbert - COMPAN Georges -
MIRALLES Christian - LORENZO Yvon**



Au Cap Matifou Promo 56-60

Classe d'élèves ajusteurs d'études Aéronautique

Devant les Ateliers : section MIRALLES



Montréal 1945 en promenade

Assis : De G. à D. : LORENZO Yvon - BARCELOT Philippe

Arrière : MIRALLES Christian - MURACCIOLE Marcial - PERSOHN Aimé



**Christian MIRALLES
Avant et Après**

Mr. ZAMMIT

Professeur Technique Adjoint (PTA)

Libéré de mes obligations militaires, le 17 novembre 1946 je rejoins l'AIA de Maison Blanche pour reprendre mon travail. Après les formalités de la direction, je suis allé au Hall de Montage retrouver Mr. **ORTS**, mon ancien contremaître. Il était très heureux de mon retour et de m'annoncer que le vendredi précédent Mr. **GARÇONNET**, que j'avais connu à l'Institut de Maison Carrée était venu me chercher.

Il avait besoin à l'ENPA d'un moniteur en ajustage et éventuellement suppléer Mr. **ROUCHON** (Professeur Technique Adjoint), aux moteurs, qui souffrait d'un ulcère à l'estomac et était souvent absent.

J'ai hésité à accepter cette proposition. Je me sentais trop jeune (21 ans) et craignais la responsabilité trop lourde pour mes épaules.

Mr. **ORTS** (PTA), m'a convaincu en me disant que j'étais le seul de l'ENPA ayant une formation aéronautique, ce qui était un atout. J'ai donc accepté et le lendemain je me retrouvais à Matifou devant le chef des travaux Mr. Le commandant **THIBOUT** puis Mr. **MALATERRE**.

La troisième promotion de 1946 - 1950 est entrée fin novembre. Il fallait attendre que les dortoirs de Matifou soient terminés.

Entre 1947 et 1964, tout en faisant notre travail d'enseignant, avec quelques collègues, nous prenions des cours organisés par la direction sous l'impulsion de Mr. **GARÇONNET** pour enrichir notre enseignement général et suivre l'évolution de la technique.

Ces cours étaient dispensés le samedi après-midi et le mercredi (sport pour les élèves). Je remercie au passage tous les gens qui ont œuvré pour cet essor car cela m'a permis de passer plusieurs examens et concours : Moniteur ; Contremaître de cours complémentaires d'enseignement professionnel (CCCEP) ; professeur technique adjoint ou chef des travaux (PTA) et enfin certifié.

Pendant l'année 46-47 j'assurais les cours de technologie à l'Aérium de Jean Bart et de moteurs dans un Rodney à Matifou.

Le bâtiment provisoire d'ajustage était en construction près de la ferme **SPITERI**. Il a été utilisé jusqu'à juin 1950 pour l'ajustage d'étude aéronautique que j'assumais avant l'arrivée de **PREVOST**. Un coin était réservé pour **BOSSUT** qui avait un "Simoun" et un Curtis P 40.

A la rentrée d'octobre 1950, le bâtiment central conçu et réalisé par le personnel de l'AIA sous la direction du colonel **CHATRY** devint opérationnel. La charpente était réalisée avec des poutrelles de "Wellington".

A cette période j'avais en charge les ajusteurs, les motoristes pour le fonctionnement



Georges ZAMMIT
Moniteur Ajustage



Atelier d'ajustage

et le contrôle de différents accessoires, les électriciens pour des travaux spécifiques à leur formation, et des stagiaires de l'EGA ; et enfin à la création de l'ENPA, une classe préparatoire aux travaux de l'Air sur 2 ans. On recrutait aussi des bacheliers en mathématiques que je devais amener au niveau de nos élèves au point de vue technique et professionnel.

En 1954 ou 55, Les turboréacteurs remplaçant progressivement les moteurs à explosion M. **GARÇONNET** a envoyé **BROUSTEAU** faire un stage de formation et l'a muté de l'ajustage aux moteurs avec **ROUCHON**.

Mr. **GARÇONNET** est venu me dire simplement : "J'ai choisi **BROUSTEAU** parce qu'il est de la maison" ce qui ne m'a pas empêché d'avoir toujours de bonnes relations avec **BROUSTEAU**.

A partir de janvier 1962, la situation générale se dégradait rapidement. En tant que délégué du personnel d'enseignement technique j'étais déjà intervenu l'année précédente au conseil d'administration sur le devenir des agents contractuels. Le général **AUBINIÈRE** avait promis une réponse concernant notre future situation.

Après les examens de fin d'année pour les quelques élèves restant et le stockage du matériel, étant toujours dans l'incertitude pour la prochaine rentrée, j'ai proposé aux collègues ma décision de me rendre au ministère à Paris au début de septembre pour rencontrer Mr. **CAPORAL** ; chef de bureau du général **AUBINIÈRE**.

Il m'a reçu très cordialement, m'a confirmé ce qui a été dit au dernier conseil à Matifou, qu'en l'absence d'interlocuteur valable, l'AIA et l'ENPA prenaient les mêmes dispositions que l'armée : Présence jusqu'au 30 juin 1963. Après c'est le néant. Il m'a aussi spécifié que Mr. **MALATERRE** préparait la rentrée pour le 1er octobre et m'a conseillé de prendre rapidement contact avec lui. Et que si un membre du personnel non fonctionnaire ne rejoint pas son poste, il est considéré comme démissionnaire.

De retour à Jonquières (près de Clermont-L'hérault), j'ai contacté plusieurs collègues pour leur fixer une réunion chez moi pour le 8 septembre. Là nous avons rédigé et adressé un courrier à Mr. **MALATERRE**. Dès que j'ai reçu la réponse de Mr. **MALATERRE**, j'ai demandé à tous les collègues d'indiquer à Mr. **MALATERRE** l'heure de notre arrivée à Maison Blanche.

En sortant du bâtiment de l'aérogare nous avons vu "l'Isobloc" de l'ENPA et notre chauffeur **CARDONA** qui nous attendait.

A notre premier contact à l'ENPA, Mr. **LONGHI** me fait appeler dans son bureau pour me faire part de son inquiétude. En effet, malgré la situation encore dangereuse en Algérie, il y a peu de défections parmi le personnel enseignant.

Toutes les sections peuvent fonctionner normalement, les contractuels n'ayant pas rejoint leur poste sont : **GARROT** (électricité), **MARCADAL** et **JOURDAIN** (machines outils) retraités.

Seul problème, la section Propulseurs où les deux fonctionnaires sont absents : **ROUCHON** en maladie à Grenoble et **BROUSTEAUX** affecté à Bordeaux.

Mr. **LONGHI** m'a demandé si j'acceptais de prendre en charge l'atelier propulseurs. J'ai donc accepté puisque cela ne me posait pas de problèmes majeurs.

Lorsque que je suis allé dans le bureau de **ROUCHON**, le ménage avait été certainement fait. Il n'y avait que de la documentation sur le moteur Hispano-Suiza 12 Y 45 et sur l'ATAR G8 et E8. Je suis allé à L'AIA voir nos deux amis : **SERRANO** et **SINTES** qui étaient capitaines à la direction de l'atelier moteurs. Le lendemain ils m'ont envoyé à l'ENPA de la documentation et de l'outillage pour les moteurs P et W R1830.

Je les remercie encore aujourd'hui, sans oublier aussi **GIOVANELLI**, qui m'a donné une notice très explicative sur les réacteurs RR AVON de Caravelle. Tout cela m'a aidé énormément pour actualiser

mes cours à cette période. (**GIOVANELLI** était à Air Algérie).

A la reprise de janvier. Mr. **ROUCHON** nous a fait la surprise de venir nous rejoindre, contents de le voir en forme et de travailler de nouveau ensemble, surtout que j'avais quatre classes : 2 de TI et 2 d'apprentis aéronautiques dont certains venaient à l'ENPA avec un CAP ou un BP de mécanique automobile.

Hélas, ROUCHON, parti pour les vacances de pâques, n'est plus revenu, alors que j'avais un groupe de diésélistes pour la SNREPAL (Recherche et Exploitation des Pétroles d'Algérie), des jeunes sahariens qui n'avaient aucune connaissance mécanique.

Au 1er octobre 1963, l'ENPA passe à l'office universitaire.

Et pour le personnel contractuel, la promesse d'être intégré à l'éducation nationale comme le personnel de Ville-d'Avray. Mesure "Sine qua non", terme employé par Mr. **DE BROGLIE**, ministre de l'époque. Mais après 4 années d'incertitudes nous avons dû repasser le concours de PTA au mois de juin 1965.

Reçus, nous avons été contraints de rester stagiaires pendant deux années au L.T Aéro, jusqu'au 30 juin 1967, manque de personnel pour les remplacer.

Muté au L.T de Nîmes sur un poste de mécanique auto. Rentré en France fin juin, je suis allé au L.T. Duboda, et là, le proviseur Mr. **FREHEL** m'apprend que ce poste est supprimé depuis deux ans.

Renseignements pris au ministère, il est informé qu'il n'y a qu'un poste de libre à Charleville Mézières. Pensant à juste titre qu'il ne me conviendrait pas, il est allé voir son ami le Colonel de la base aéronavale de Nîmes pour avoir son avis afin de me proposer un poste d'automatisme, seul disponible.

Ou alors c'était le grand non.

Au cours de la préparation de notre concours à l'ENPA, nos amis Jean **CUENCA** et notre regretté André **AUROIRE** nous avaient un peu initiés à cette nouvelle technique, mais pour l'enseigner ?.

Comme il me l'a conseillé, j'ai donc accepté et me suis inscrit au cours de Vanves par correspondance pour 2 années et fait un stage à la faculté de Luminy à Marseille.

Ainsi depuis 1967 Jusqu'à fin juin 82 j'ai enseigné les automatismes et la métrologie.

Georges ZAMMIT **Moniteur Ajustage**



Mr. LAPORTE Professeur de français s'initie au maniement de la lime demi douce sous les conseils de **Mr. ZAMMIT**

On distingue aussi des élèves
de la 54-58

—

A G. de dos : **WILLERS** Michel

Au fond à G : **SANGLAS** Henri et

GALLARDO Armand

Entre : **LAPORTE** et **ZAMMIT**

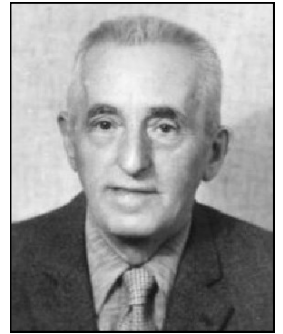
AMAR Roland

Derrière : **ZAMMIT** : **BALLONGUE** Alain et
BABIN Raymond

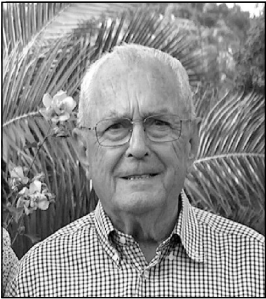
- A mes Amis -



Je voudrais au préalable rendre hommage à la mémoire de notre directeur de l'**E.N.P.A.** Mr. Raoul **MALATERRE** à qui nous devons tant. Pour le caractériser je dirais **J'OSE ... MAIS POUR VAINCRE.** J'ai eu la chance de rencontrer Mr **SALICHON** à Porto Vecchio en 2013. Après des moments émouvants il m'a parlé de la naissance de notre école, des paris de notre directeur, qui avait l'art de contourner les difficultés, et pour qui **RIEN N' ETAIT IMPOSSIBLE.** Il s'était entouré



Raoul **MALATERRE**



SALICHON Roger

de collaborateurs d'une extrême compétence, Mr. **PAUCHET** imposant, rassurant et exigeant, Mr. **MANDRILLON** si redouté mais combien humain. Il voulait nous endurcir et avait une haute idée de l'**ECOLE**, de ses équipes d'enseignants de haute volée, Mr. **BLANCHET** (ou la passion des maths), Mr. **TRAINAR** (éblouissant de culture), Mr. **HAURIE** (qui en mathématiques nous a emmenés tutoyer des sommets) et bien d'autres Une pensée, cependant pour notre vedette Roger **BERLIAZ** qui nous a convaincus de l'importance du sport dans l'équilibre humain et que nous retrouvons avec tant de plaisir, Christian **MIRALLES** un savoir faire et une référence d'honnêteté. Oui que l'aventure fut **DURE** et même **TRES DURE** mais **BELLE**, merci à vous...



PAUCHET



MANDRILLON



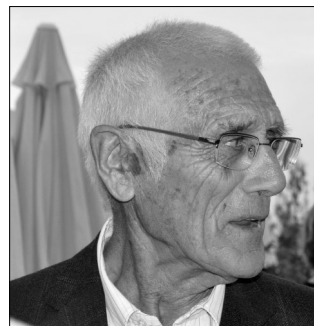
BLANCHET



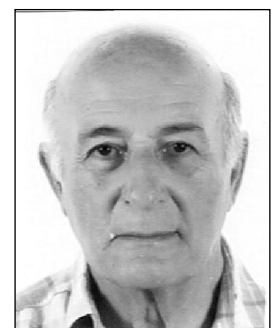
Pierre **TRAINARD**



HAURIE



Roger **BERLIAZ**



Christian **MIRALLES**

En souvenir du voyage à **HASSI MESSAOUD** un dimanche de février 1960 en **NORD 2501** avec l'**ECOLE** pour visiter les puits et les raffineries de pétrole. On a mis une semaine pour retrouver une audition normale.

BOUDET René 1957 -1963

- Flash -

- ERREUR DESOBLIGEANTE -

Le Président et les Membres du Bureau, s'excusent pour une erreur parue dans le journal n° 71 page 42.

Dans cette rubrique la photo accompagnant l'écrit ne correspond pas au texte élaboré par Jean Claude **DOUKHAN** & Claude **SENGEISSEN** sur le décès de **ANGELINI** Jean-Jacques.

Nos excuses à la famille ainsi qu'à ses amis de la promotion 49-55.

La photo par contre correspond à notre ami **ANGELELLI** Jean Paul promotion 57-59 Professeur

Nos excuses à sa famille et pour lui une bonne continuité de vie et de santé.

- ADHESION AUX AMIS ENPA -

Des amis ou famille des adhérents de l'Amicale de l'ENPA souhaiteraient faire partie de notre Association pour profiter plus amplement de la convivialité au sein de notre groupe.

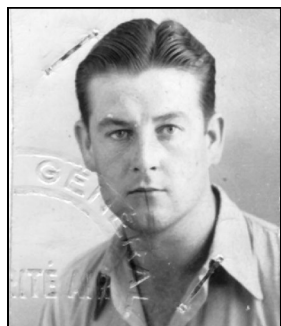
Certaines personnes figurent déjà sur notre annuaire comme "amis de l'ENPA". Nous avons décidé pour des raisons de sécurité et régularité envers notre Assurance Maif de finaliser officiellement cette procédure en acceptant toute autre personne désirant nous rejoindre.

Les personnes entrant dans notre Association seront assujetties aux mêmes avantages et règles que nos adhérents et devront donc aussi s'acquitter de la cotisation annuelle de 20 €.

Bonne venue chez nous !

- Vœux de Jean RASCLE -

Il adresse un cordial salut à tous les Anciens de l'ENPA et s'excuse pour son absence à nos réunions à cause de son grand âge (plus de 95 ans), l'obligeant de se ménager.



Jean
nous te souhaitons
santé et bonheur.

- Journaux Disponibles -

N°	Qté	N°	Qté	N°	Qté
5	1	37	11	50	7
23	5	38	25	52	1
24	8	39	9	53	1
25	2	40	4	54	3
28	4	41	12	55	3
29	8	43	10	58	12
30	10	44	2	59	2
31	1	45	10	63	1
33	1	46	3	64	2
34	9	47	10	65	16
35	9	48	8	66	5
36	9	49	1		

**Les journaux sont
gratuits**

**L'expédition
payante suivant le
poids**

- Mr. SALICHON Roger -
Intendant à l'ENPA

A 18 ans j'ai débuté à l'école, transféré de l'AIA de Maison Blanche où instituteur normalien, j'avais été embauché pour 2 mois aux affaires administratives.

Je me suis beaucoup occupé, dès 1944, du projet de l'école. Je travaillais aux côtés de **KERVELLA** et **GARCÇONET**, lorsque la première promo a été Recrutée. J'ai occupé la fonction de surveillant général dès l'arrivée des élèves.

J'ai fait également l'économe et le secrétaire. J'ai tout fait jusqu'à mon départ au service militaire pour 1 an au régiment des tirailleurs algériens.

J'ai rejoint MOSTAGANEM le 13 mai 1946, RELIZANE, TIARET pour terminer à AFLOU près de LAGHOUAT dans le désert.

J'avais été nommé 1ère classe, caporal, caporal-chef puis sergent. J'ai refusé l'école d'officiers de réserve où on m'avait, pourtant, promis une place.

Revenu à l'école en 1947, me voilà affecté comme chef du secrétariat. Sur les conseils de l'économe en place, Mr. **CHABOL**, je présente le concours de l'économat prévu par l'éducation nationale et je suis reçu. Trois ans plus tard au départ de Mr. **CHABOL**, je le remplace officiellement comme économe pendant un an.

Après cette date, arrive un intendant de l'éducation nationale Mr. **BEVILACQUA**, un Corse, veuf, avec 6 gosses. Il me convoque dans le bureau de l'intendant pour me dire "vous avez remplacé l'intendant pendant un an"...continuez. Il n'avait pas assez de temps pour s'occuper de sa nombreuse famille.

A nouveau, un remplacement, puis arrive, un intendant Mr....(X...) que la sécurité militaire ne veut pas et qui est mis à la disposition de l'ENA .

A nouveau un remplacement, jusqu'à l'arrivée d'un agent supérieur du ministère de l'Air, qui m'ayant fait toute confiance, a fait beaucoup de tourisme.

Ayant les diplômes exigés par l'Education Nationale et mon passé de l'école, je suis enfin nommé officiellement Intendant de l'école et j'y reste.

J'ai été nommé OFFICIER de SECURITE de l'école de 1958 à 1964.

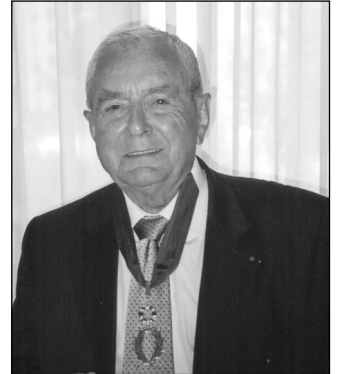
Les années ont passé, me voilà en 1964.

L'école agonise.

Mr. **MALATERRE** désire partir et c'est ce qu'il fait.

Bien sûr, j'ai vécu le départ rapide de **PAUCHET**, de **MANDRILLON**, de **LONGHI** etc...entre 59 et 63.

Mr. **MALATERRE** parti, un directeur Mr. **SUREAU** de l'Education Nationale est affecté. Il prépare le plan de rénovation de l'école, sans savoir que Mr. **MALATERRE** m'avait demandé de vendre de la ferraille à un spécialiste d'Alger qu'il connaissait.



Premier heurt, après tant d'autres, et tant d'appels à l'ami **CHABOU**.

Les **PTA**, derniers soldats partis en juillet 1967, je me retrouve sur une autre planète avec des officiers Algériens venant nous réclamer tous les matins 100.000 dinars que je refuse de leur donner sans justificatifs.

Oui, c'est avec le cœur serré que j'ai remis les clés de l'école au Colonel **CHABOU**. Vers le 10 septembre 1967, venu avec une délégation d'officiers Algériens, prendre possession de l'école. Même si **CHABOU**, secrétaire général du ministère de la défense algérienne, bras droit de **BOUMEDIENNE**, nommé président du C.A (Conseil d'Administration) de l'école, était un ami de longue date. Cela a bien facilité les choses. Nos relations, et tous nos rapports, ont par la suite failli, se détériorer gravement, par la faute d'un directeur Algérien, ignare et incompétent.

Cela est une autre histoire, bien longue à raconter.

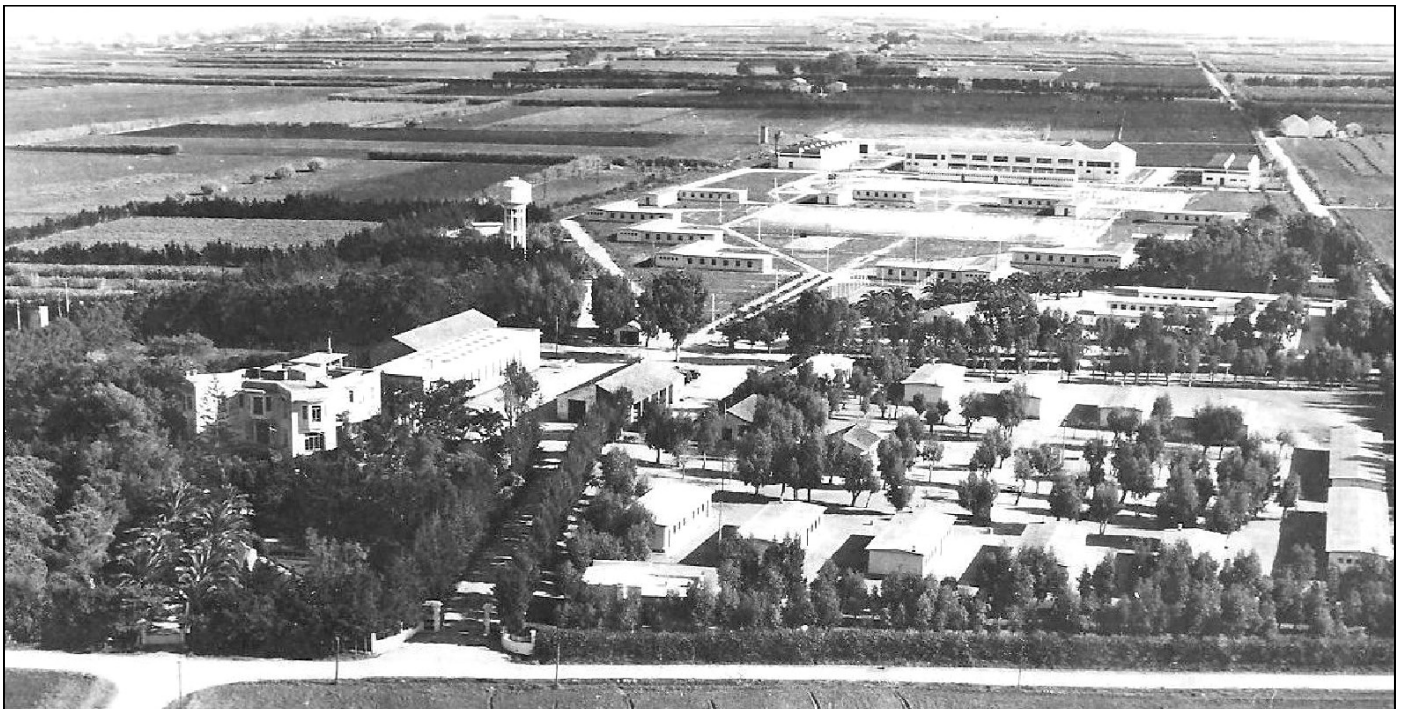
Mes 2 dernières années ont été très éprouvantes. J'avais demandé à être démis de mon poste. Les contrôleurs fiscaux militaires que l'on mettait dans mes pattes, repartaient en me disant toute leur admiration pour l'organisation de mon service.

Entre un colonel, directeur de l'école, ne désirant pas me garder "mon mûrier faisait de l'ombre à la sienne", et **CHABOU** et les contrôleurs, désirant me garder pour faire des cours d'administration militaire, j'ai été obligé de reporter "x" fois mon départ.

Il a eut lieu début septembre par le "KAIROUAN" ; J'ai eu l'honneur d'être salué par **Ferrat ABBAS**, une délégation Franco-Algérienne de l'école et de nombreuses Personnalités Algériennes.

L'épopée Algérienne était terminée, une autre commençait !!!

Roger **SALICHON**



ENPA - Ecole Nationale Professionnelle de l'Air de Cap Matifou

- Cinéma -

Je viens de revoir sur la chaîne Arte, le film de Julien Duvivier : « Marie Octobre », avec entre autres, Lino Ventura, Bernard Blier, Paul Meurisse, Serge Reggiani et surtout la merveilleuse Danielle Darrieux. Plein de souvenirs en noir et blanc sont remontés à ma mémoire, des souvenirs du cinéma de l'ENPA et des séances inmanquables des samedis soir et des dimanches après-midi. Ah, ces projections ! La seule distraction d'alors ! J'essaie d'expliquer cela à mes petits enfants, mais ils me regardent avec des yeux de chouettes et je me sens tel un vieux dinosaure issu du pléistocène. (début de l'ère quaternaire).



Photo prise du logement des enseignants - En arrière plan à gauche : bâtiment Administratif

à droite : salle de gymnastique et derrière le Cinéma

"Yeux de chouettes" ? J'ai bien dit "Yeux de chouettes" ? C'est ce que l'on dit aujourd'hui, je crois, dans ces cas-là. En 1960 là-bas, on disait plutôt "des yeux d'Afric-films" Vous vous souvenez ? "Afric-films", 13 rue Auber, Alger. Téléphone : 628-28 et 628-29" à peu de chose près. C'était présenté par un groom africain qui roulait des yeux ronds comme des boules de billard, entre la rue Auber et les numéros de téléphone. Lui, le groom, apparaissait en noir et blanc après les annonces. Pour ces dernières, nous avions droit aux couleurs délavées d'Ektachrome, défraîchies à force de passer et repasser pour nous pousser à acheter, nous qui étions sans le sou : des amis couraient sur le bord d'une piscine et l'un d'eux poussait malencontreusement (ou malicieusement !) une jeune fille dans l'eau. Elle émergeait alors, tirant sur ses cheveux mouillés, à moitié asphyxiée et criait en montrant le coupable :

« C'est celui qui n'est pas rasé ! »

« Pas rasé ? » Il se passait les doigts sur un visage hirsute et rajoutait :

« Je me suis pourtant rasé ce matin ! »

« **Pas** avec une lame Gibbs Mince en tout cas ! » intervenait une voix off.

Nous en avons visionné alors, des films ! Et pas que des navets, loin s'en faut. Pourtant, la censure directoriale devait passer par là car certains titres ne passaient jamais à cause de leur contenu érotique ou violent. Pour voir "*Gilda*" ou "*Jailhouse rock*" il fallait attendre les vacances !

Le problème, c'est que les cessions n'étaient pas gratuites et que nos fonds mensuels touchaient le fond de la misère économique dès le cinq du mois !

Les cessions étaient vraiment bon marché et ne coûtaient presque rien, mais presque, pour des fauchés, c'était encore beaucoup trop.

Il fallait donc trouver une solution car il était hors de question de manquer une des projections. Pas d'inquiétude les gars. Je ne vais donner personne que moi-même avec un mea-culpa grand comme une cathédrale. Ouais, elle n'était pas très honnête la solution et je n'en suis pas très fier, mais elle a eu le don de fonctionner et jamais il n'y eut de problème.

Il fallait tout d'abord conserver en le meilleur état possible la grande moitié du billet d'entrée. Puis ramasser à même le sol l'autre moitié, la petite, celle que le contrôleur coupait des billets authentiques. (Et bien oui, les moitiés, comme les tiers de mandarins dans le "*Marius*" de Pagnol, dépendaient de leurs longueurs !) Ensuite il fallait jointer, pile sur les trous de découpage, les deux moitiés avec un fin ruban adhésif transparent, le plus proprement possible afin de blouser le contrôleur. Evidemment, les numéros sur chaque moitié étaient différents, mais comme ce détail n'était jamais vérifié, le stratagème ne fut jamais découvert. Que de films j'ai pu voir de cette façon illégale ! J'avais beau me dire quand j'osais tricher de cette manière que le film offert était scandaleusement mauvais, je savais bien, dans le fond, qu'il n'en était rien. Alors, je cherchais d'autres raisons pour me justifier, toutes aussi mauvaises les unes que les autres : le contrôleur était vraiment trop laid (Ça, c'était vrai !), ou les sièges n'étaient pas du tout confortables, ou encore la tête énorme de celui de devant m'avait empêché de bien voir...

Mais cette petite dose d'adrénaline au moment de tendre le faux billet au contrôleur, l'air de rien, suffisait à compenser la mauvaise action.

Le plus excitant était sans doute de passer en même temps que le Surgé et sa famille ; eux, ils avaient bien payé leur place et leur vrai billet.

Alors le contrôleur, tout en courbettes et révérences, ne se rendait pas compte de la supercherie, et je pouvais passer sans encombre.



Alain **BONET** (58-62)

- Exempté de chocolat -

Nous attendions seize heures avec impatience, surtout les jours où le repas de midi nous avait laissé sur notre faim. C'est à dire presque tous les jours d'ailleurs, et pas à cause de la qualité ni de la quantité de nourriture, non, mais parce qu'on ne réussit jamais complètement à rassasier un corps d'adolescent.

A seize heures en effet nous avions droit à un en-cas sous forme d'un pain au chocolat. Il y avait dans un sac de toile apporté par un pion un nombre équivalent au nombre d'élèves présents, strictement. Soucieux de faire des économies, les cuisines ôtaient les pains des absents ou des malades sans jamais se tromper. J'admirais ce tour de force qui consistait à être toujours au courant du nombre d'élèves absents. Maintenant que nous connaissons tous les ordinateurs et la vitesse fulgurante des informations, que voulez-vous, j'en suis encore plus ébahi : tant de pains au chocolat pour tant d'élèves ! Et chacun, rigoureusement, avait sa part, qu'il soit en classe ou aux ateliers.

Le chef de classe était préposé à la distribution, et comme les pains en question étaient absolument semblables, le népotisme n'avait pas sa place parmi nous et il n'y eut jamais de conflit, comme il peut en avoir entre les politiciens pour un emploi fictif ou une allocation à un groupe de copains déterminés en échange de leur vote.

Nous vivions en réelle démocratie, laquelle ne peut fonctionner correctement avec des passe-droits.

Le seul problème, s'il en était, c'est que ni l'intérieur des petits pains ne pouvait être contrôlé étant opaque, ni la longueur des barres de chocolat qu'ils contenaient. En général, je dis bien en général, les barres de chocolat, ou plutôt les minces fils de deux centimètres de long *d'authentique succédané de véritable faux chocolat* cachés dans les petits pains étaient tous identiques, fondus dans la cuisson de la pâte. Parfois rarement, je dis bien parfois rarement, l'un des petits pains ne contenait pas son morceau de chocolat ! Comme disait mon ami Daniel dans ces cas, celui qui en faisait la hasardeuse acquisition était *exempté de chocolat*.

« C'est pas vrai ! C'est la troisième fois cette semaine ! »

« Qu'est-ce qui t'arrive ? »

« Je suis encore exempté de chocolat ! Font exprès, ma parole ! »

« C'est peut-être pour faire des économies. »

« Arrête, dis. Sur vingt-neuf petits pains il y en a juste un sans chocolat, et c'est moi qui y ai droit ! »

MANDRAKE était toujours là où on ne l'attendait jamais et ce jour-là, accroché à son vélo sans doute pour l'empêcher de fuir, il assistait à la distribution des petits pains et à la colère de l'*exempté* :

« Quelque chose qui ne va pas ? »

« J'ai pas de chocolat dans mon petit pain et c'est la troisième fois cette semaine, M'sieur ! »

« Dis-toi bien que tu as de la chance : le chocolat, ça constipe ! » Et il partit d'un énorme éclat de rire. Alors, notre *exempté* vexé, de lui répondre du tac au tac :

« Si on en mange trop, c'est sûr, ça constipe, mais avec cet en-cas, ça ne risque pas d'arriver, et aujourd'hui au contraire, **ça me fait ch..r** ! »

La sanction ne s'était pas fait attendre :

« Une consigne, mon bonhomme ! Ça t'apprendra à soigner ton vocabulaire. »

- L'E.N.P.A de 1962 à 1967 -



Suite à l'indépendance de l'Algérie j'ai été nommé à l'A.I.A d'Aulnat (Clermont-Ferrand). Mais fin juillet j'ai reçu un long courrier de Mr. **MALATERRE** et l'ordre de mission de rejoindre le Cap Matifou

Il en a été de même pour la plupart des collègues des ateliers.

A partir d'octobre 1962, l'E.N.P.A., sous le drapeau tricolore et la direction de Mr. **MALATERRE**, dans sa continuité, a accueilli des élèves Français et quelques Algériens de l'A.L.N.

Comme le rappelle Mr. **LONGHI**, l'objectif premier était de régler "le quotidien" en assurant la formation, les multiples problèmes journaliers et surtout la cohésion au sein de l'équipe "professeurs, administratifs et agents".

En juillet 1963, après le départ de Mr. **LONGHI**, en qualité d'adjoint au chef des Travaux j'ai assumé "seul" la fonction de chef des Travaux.

Le terme "seul" n'est pas exact, j'étais épaulé par les P.T.A., Mme **GEMY** (sa secrétaire) et l'ami **SALICHON** (Intendant).

Embarqués dans la même galère nous avons continué à assumer la formation des élèves qui nous étaient confiées.

Du fait du départ de certains collègues, la réorganisation des ateliers s'imposaient :

- Chaudronnerie :	Messieurs	LLINARES	BOUCHET	LOUALI	DELIGNY
- Ajustage :		BIEULES	CASTEX	DEUDE	CUENCA
- Cellules - Avions :		BOSSUT	HASSAÏN		
- Moteurs :		ZAMMIT	KOUIDER		
- Machines outils :		RASCLE	FRICKER		
- Electricité Avions :	Jean Pierre	PEREZ	Michel	LAURENT	
- Electronique :		MARTINEZ	DE- SOUZA		
- Essais Matériaux. Métallurgie. Soufflerie :		COLANGE			
- Magasin :		LAMERI			
- Agents :		KAIÏYA	SAÏ		

L'année scolaire 1962-1963 fût dense.

Quelques épouses et enfants restèrent en métropole. Les célibataires repliés à Cap Matifou, logeaient à la cité du personnel où nous étions 2 ou 3 par appartement ; souvent les repas du soir étaient pris en commun et bien arrosés lorsque l'un d'entre nous « avait le noir ».

En mars 1963, avec l'appui de Mr. **SALICHON**, Intendant, deux classes primaires ont été ouvertes dans un dortoir afin de prévoir le retour de nos enfants. A la rentrée de pâques nos épouses et enfants étaient avec nous, le moral était meilleur.

En 1964 l'école dépendra du Ministère des Affaires Etrangères - Office Universitaire et Culturel Français en Algérie sous la direction de Mr. L'Inspecteur Général **GRAND**.

L'E.N.P.A. deviendra alors **Lycée Technique Aéronautique d'Etat**. (L.T.A.E). De ce fait, nous eûmes droit aux Inspecteurs Pédagogiques et Généraux de l'éducation nationale.

Au départ de Mr **MALATERRE**, un Proviseur fût nommé : Mr. **SURREAU**. Mr. **RAZEAU** devint Directeur des Etudes en remplacement de Mr. **PAUCHET**.

Le départ de certains collègues n'était pas pénalisant pour la formation. Le L.T.A.E. avait la priorité du choix des professeurs coopérants désirant exercer en Algérie.

Entre autres, le L.T.A.E. a été classé Centre d'Examen Pratique des concours de P.T.A de l'Education Nationale pour les professeurs coopérants en Algérie. Si les installations et les correcteurs étaient à la hauteur, nous avons eu bien des difficultés à trouver les matières premières nécessaires aux épreuves.

Nous avons été l'un des premiers Lycées français pour la formation au BTS électronique avec d'excellents résultats.

Comme pour le passé, nous avons continué à assurer : la formation continue du personnel de grandes sociétés comme EGA (Electricité et Gaz d'Algérie), les sociétés de forage et transport de produits pétroliers implantés au Sahara (R.E.P.A.L. - SOPEG - FAMPA etc...). et le contrôle technique des pièces et outillages de forage.

Au niveau des PTA du Lycée (bien qu'admis par concours sous contrôle de l'Education Nationale) la situation restait précaire.

Avec le concours de plusieurs professeurs, Français, mathématiques, constructions etc... nous avons organisé des cours de mise à niveau. Ce qui nous a permis, à tous, de passer avec succès le concours de PTA de l'Education Nationale française et d'être nommé en octobre 1967 dans plusieurs Lycées de métropole.

A part **AUROIRE** et **CUENCA** nommés aux environs de Paris.

BOSSUT est nommé à Saumur et **PEREZ** Jean Pierre à Rodez

Tous les autres ont réintégré les lycées techniques de la côte méditerranéenne entre Perpignan et Nice où nous avons retrouvé des anciens élèves de l'ENPA.

Aux dires de plusieurs inspecteurs : " tous, sans exception, ont su se faire apprécier par leurs compétences et leurs qualités". Ils ont progressé dans leur carrière en réussissant au concours de professeurs certifiés, certains d'agrégés et chargés de cours dans les Instituts Universitaires de Technologie.

Aujourd'hui, tous, sauf les amis décédés, nous apprécions la retraite et je suis certain que, comme moi, notre pensée est souvent à Matifou.


Nous avons laissé l'ENPA à son sort en juillet 1967, à la même époque que la base de Régahia, le centre Sirocco, la base navale de Mers.el.Kébir.

Je ne peux terminer ces quelques lignes sans avoir une pensée pour tous nos amis défunts : Mrs **MALATERRE - LONGHI - Jean LAURENT - RAZEAU - AUROIRE - Jean Pierre PEREZ - CASTEX - BOSSUT - DEUDE - Vincent PEREZ**, Mme **GEMY** et pour certains, leurs enfants décédés. Je pense à Jacques **SALICHON - Éric IVARA**, que j'ai bien connus, le fils à Jean **LAURENT** et peut être, malheureusement, d'autres dont je n'ai pas eu connaissance.

OFFICE UNIVERSITAIRE ET CULTUREL
FRANÇAIS POUR L'ALGERIE

CARTE PROFESSIONNELLE N° 3675

Nom : *Colange*
Prénom : *André*
Date et lieu de naissance : *11/1/29*
à ORAN
Fonction : *Chef des Travaux*
Affectation : *Lycée technique CAP MATIFOU*



Alger, le 12 DECE 1963 196
L'Inspecteur Général Directeur de l'O.U.C.F.

GCP

COLANGE André 46-50

- COURRIER -

—

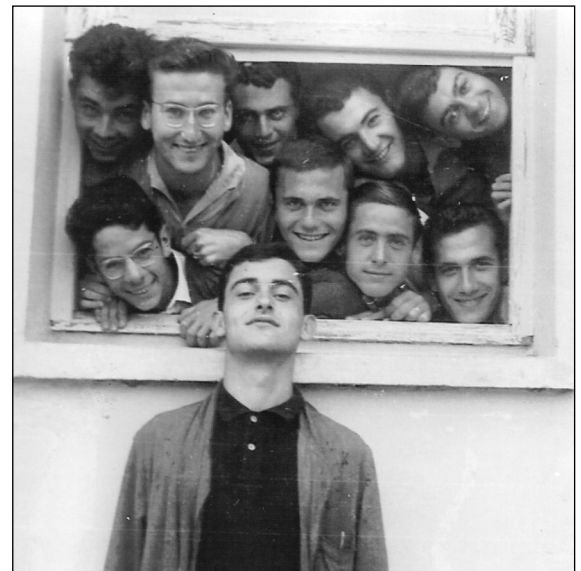


Réunion des Anciens de l'ENPA
(promotion UNA) à Blois le 29 Mai 1999

—
De G à D : **LORENZO** Yvan
 GISBERT Paul
 FRANCOIS Roger
 MIRALLES Christian
 GIRARD Jean



ENPA - Pergola en face du Cinéma



Promotion 56-60 - Classe T1a en 1960

—
Un trombinoscope réalisé à travers la fenêtre
d'une salle de classe.

Extérieur : RIGAL

Fenêtre en haut : SCOTTO - MOUGEOT -
ZERBIB - BENEITO - MARTINEZ José

En dessous : VILLALONGA - KUHN - QUILLES
- WALLEZ



Lavabos des dortoirs
avec eau froide été comme hiver

- L'AVENTURE DES GUPPY - *

Quel est le Toulousain qui n'a pas aperçu évoluer dans notre ciel les GUPPY ? Je dis les GUPPY car depuis son origine cet étrange avion(eh ! oui c'est un avion) a subi plusieurs modifications qui l'ont fait changer d'appellation successivement pour devenir : « prégnant GUPPY » puis « super GUPPY » et donner naissance, enfin, au « BELUGA ».

Ce qui surprend les profanes ce sont les dimensions(et surtout l'embonpoint) et les caractéristiques aérodynamiques de cet appareil.

En effet, comment peut voler un aussi gros plus lourd que l'air avec ce ventre énorme, ses petites ailes et sa vitesse de croisière. Il semble avancer lentement, en crabe quelquefois, freiné par vent d'Autun et défier, ainsi, les lois de la portance et de la sustentation.

Les Toulousains ne se sont pas trompés en lui donnant le nom de « baleine volante » et les Américains, tout aussi facétieux lui avait donné le nom de gros ventre ou « prégnant = enceinte ». Je ne sais pas où j'ai lu que lors d'une visite au sol quelqu'un s'extasia et dit, en voyant la gigantesque soute : « mais c'est une cathédrale ».

**Ou, comment et pourquoi cet appareil
a t-il été construit.**



Différents ouvrages et notamment celui de Daniel **MECHAIN** (navigant sur super GUPPY) : « la légende des GUPPY » sont les sources de renseignements auxquelles je me suis référé pour écrire cet article. Aussi ne soyez pas étonnés si j'emprunte parfois certains paragraphes à leurs auteurs.

En 1961 la NASA doit transporter des éléments de fusée SATURNE de la CALIFORNIE à CAP CANAVERAL. Elle fait construire le GUPPY puis le SUPER GUPPY en conformité avec le projet de Jack **CONROY**, « un homme exceptionnel à l'esprit fécond et inventif » dont la devise de Pierre Georges **LATECOERE** : « notre idée est irréalisable, il ne nous reste qu'une chose à faire, la réaliser » devait, également, être son credo.

En 1966, SUD AVIATION ayant besoin de transporter les pièces d'AIRBUS de grandes dimensions (tronçons, empennages, voilures et autres) d'un site de fabrication à un autre et afin d'éviter les voies routières terrestres, s'intéresse au sujet. Dans un premier temps on lui propose le mini GUPPY mais celui-ci ne conviendra pas car trop petit. SUD AVIATION définira alors, avec les Américains d'AEROSPACE LINES Inc., le projet de SUPER GUPPY, plus gros et plus approprié aux fabrications d'AEROSPATIALE et d'AIRBUS. Il sera mis en service en France en 1971.

En 11ans, ASI a construit six avions destinés à transporter les éléments volumineux du CONCORDE, du MERCURE et de l'AIRBUS.

En 1979 la fabrication des AIRBUS A310 et la croissance de la production



suscitent un intérêt pour un nouveau gros cargo. Suite à la défection de ASI, les sociétés françaises UTA et AIRBUS Industries se lancent dans le développement et la fabrication de 4 super GUPPY à partir de tronçons de BOEING STRATOCRUISER B 377 et de KC 97G fournis par ASI. Les SGT (nouveaux GUPPY) N° 3 et N°4 voleront en 1982 et 1983.

Je ne m'étalerai pas sur les caractéristiques techniques des divers GUPPY fabriqués, les photos et dessins ci-joints sont assez explicites.

Comme le dit Daniel **MECHAIN**, : « 22 ans pour 8 avions, les 2 derniers de fabrication française à partir de tronçons de vieux BOEING, voilà une belle histoire ».

Plus tard(1991 à 1994), AIRBUS industrie forte de l'expérience acquise avec les GUPPY, développera et construira, à partir de l'AIRBUS A300-600T,

5 BELUGA (super transporter) capables de transporter dans leur soute de 7.4 m de diamètre, 50 tonnes de fret sur une distance de 2800 Km. Cet appareil doit son nom de BELUGA à sa ressemblance

frappante avec la silhouette du cétacé de même nom. (voir plus haut : baleine volante).

Un exemplaire du GUPPY est exposé au musée AEROSCOPIA de BLAGNAC. En mai 2016 les participants à la rencontre amicale de l'ENPA ont pu le visiter.

Je rajoute pour la petite histoire que « Jack CONROY fit jeter ses cendres par un GUPPY dans la rivière où il aimait pêcher ».



NB : *J'ai choisi ce titre pour ne pas plagier celui de Daniel **MECHAIN**.

Armand **GALLARDO**.



Daniel Méchain vol sur Béluga

Daniel Méchain

Licence mécanicien navigant transport public, Airbus, retraité :

Licence pilote privé (PPL)

Licence pilote ULM multiaxe avec qualification instructeur

Licence Mécanicien Avion (part 66) : A1, B1.1 et B2 et B1.2

14, Rue des Tilleuls

31700 Beauzelle

mail : daniel.mechain@orange.fr

Tél : 05 61 59 70 71

06 11 08 39 78



Daniel Méchain - vol sur Guppy en 1996

- Naissance de la Vème République -



Promulguée le 4 octobre 1958, elle a vu le jour en réalité le 1er juin quand le Général **De GAULLE** devient le dernier Président du Conseil de la IVème République.

Elaboration du texte.

Alors qu'à Paris, le 13 mai 1958, Pierre **PFLIMLIN** vient chercher une investiture devant l'Assemblée Nationale, Alger se soulève et envahit le Gouvernement Général. Des comités de Salut Public sont créés pour garder l'Algérie Française et réclament, poussés par les proches de **De GAULLE** (**SOUSTELLE, DELBEQUE**) son accession au pouvoir, car il apparaît alors comme le seul capable de garder l'Algérie à la France.

En accord avec sa majorité, le Président René **COTY**, fait appel au Général qui est investi le 1er juin par l'Assemblée Générale.

Le 2 juin, le nouveau gouvernement fait voter une loi constitutionnelle qui autorise la révision de la constitution à soumettre à un référendum. Ce projet sera conforme aux principes fondamentaux : suffrage universel, séparation des pouvoirs, responsabilité du gouvernement devant le parlement, indépendance de l'autorité judiciaire et rapports entre les territoires d'outre-mer de la république.

Plusieurs organismes ont été chargés de l'élaboration de la nouvelle Constitution. Le garde des Sceaux, Michel **DEBRE**, préside un groupe de travail qui rédige un avant-projet, lequel passe devant un Comité Consultatif Constitutionnel de 39 membres, 25 parlementaires (de la majorité) et de 13 "personnalités" dont le rôle est limité puisque c'est le gouvernement qui adopte le projet.

Ce projet est approuvé par le référendum du 28 septembre 1958 sous une forme plébiscitaire, pour ou contre le maintien de **De GAULLE** au pouvoir, avec une très importante majorité (80% des suffrages exprimés). Très rapidement les nouvelles institutions prennent leur place. Les 23 et 30 novembre les élections à l'Assemblée Nationale assurent le triomphe de l'U.N.R. et l'effondrement des partis de gauche.

De GAULLE est élu 1er président de la Vème république le 21 Décembre et entre en fonctions le 8 janvier 1959, avec Michel **DEBRE** comme premier ministre. Le Sénat élu le 19 avril prend la place du conseil de la République, et tous les éléments de la Constitution peuvent œuvrer.

La Constitution

Elle est l'émanation des thèmes chers à **De GAULLE** et à Michel **DEBRE** et que l'on retrouve dans leurs ouvrages. Pour le Général c'est l'idée d'un Président arbitre au dessus des contingences politiques, garant de l'indépendance nationale et doté d'une autorité indiscutable. Il dispose de certaines attributions propres (sans contreseing) et peut exercer en cas de troubles graves et une "dictature républicaine" (art 16). Elle doit à Michel **DEBRE** le "parlementarisme rationalisé" c'est à dire l'équilibre des moyens d'action entre le Gouvernement et le Parlement. On y trouve aussi la moralisation de la vie politique.

Les membres du gouvernement sont également intervenus dans l'élaboration du projet : le mode du scrutin dans les élections législatives (uninominal majoritaire à deux tours).

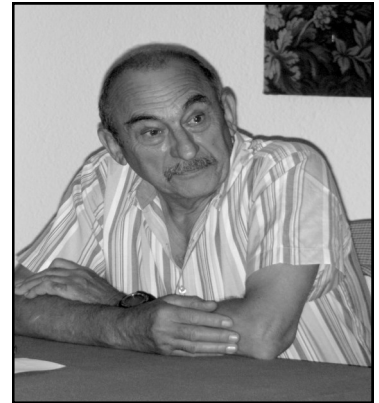
Les principes des institutions de 1958

- Principe démocratique : Le pouvoir politique provient du peuple, les organe constitutionnels procèdent du suffrage universel et la forme de l'Etat ne peut être que républicaine.

- **Principe libéral** : les libertés conquises en 1789 sont reprises et complétées par le préambule de la constitution de 1946. Il s'agit d'abord de la liberté politique, de la liberté individuelle, de la liberté de conscience et de l'égalité. Ensuite des droits sociaux : syndical, grève, assistance...

- **Limitation du principe représentatif**, car si le Parlement et le Président de la république exercent la souveraineté nationale, le peuple peut prendre directement certaines décisions politiques par le référendum (art 11). Son usage est prévue par les notifications de la constitution (art 89), et pour certaines lois concernant les pouvoirs publics, après décision du Président de la République.

Les modifications de la constitution par référendum ne peuvent avoir lieu qu'après le vote du projet de loi constitutionnelle par le parlement. Il faut souligner que la procédure utilisée en octobre 1962 et avril 1969 sous approbation du Parlement violait les dispositions de l'article 89.



Claude **VAQUER** 50-54

Résultats de Jeu Concours grille n°30 du journal n° 71 MASSIMINO Gérard

Voici les réponses au jeu de mots croisés et la liste des participants du mois de Novembre 2016

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K		
1	C	A	P	M	A	T	I	F	O	U		BERBACHI Abdel	MASSIMINO Gérard
2	A	B		S	E		N	A	R	D	S	DUPLESSY Alain	MURINO Lucien
3	R	O	S	T	R	E	S		A	I	D	BONET Alain	ROCH Jean-Pierre
4	N	L			I	N	U	I	T		A	GROSSIN Pierre	SEGUI Bernard
5	A	I	M	E	E		L	E	O	I	R	LABBÉ Alain	X Inconnu pas de nom sur l'enveloppe et la feuille
6	V		A	I	N		A	P	I			GUIMONET Jacques	
7	A	R	T		N	O	I		R	A	S	LE COAT Christian	
8	L	U	I	R	E		R	U	E		E	La personne désignée après tirage au sort par les Membres du Bureau est : MASSIMINO Gérard	
9		A	N		S	A	E	N	S		I	Félicitations un trophée lui est offert par l'Amicale.	
10	I	D	E	S		P	S	I		U	N		
11	R	E	E	R		I		S	U	R	E		

- JEUX - DETENTE -

Jeu Concours de « Mots Croisés »

Grille n°31

Proposé par :

Fernand Yves PARABIS

16, rue Honoré de Balzac

30000 NIMES

Tél. 04 66 26 06 32

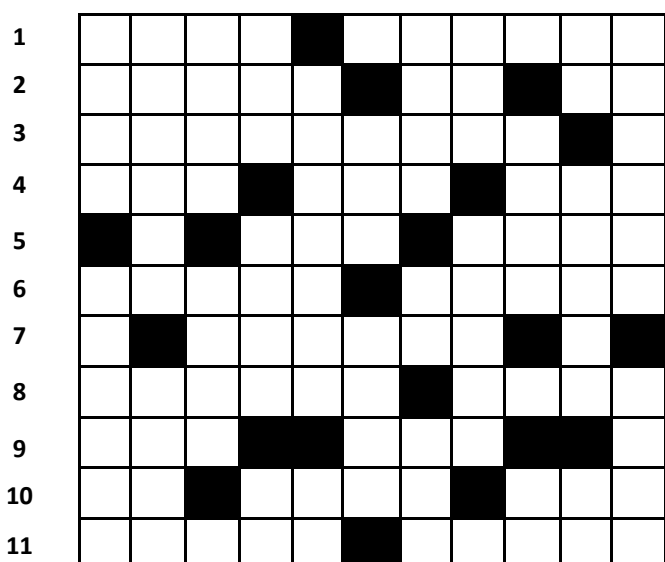
E-mail : parabis.fervi@orange.fr

Nous proposons dans cette rubrique **un concours de « mots croisés »** accessible à tous les adhérents.

Pour y participer il vous faut **envoyer** à l'adresse ci-jointe une **copie de la grille n° 31** complétée, par :



A B C D E F G H I J K



courrier postal ou par e-mail

Une coupe sera adressée à l'heureux vainqueur avant notre prochaine réunion

En souvenir...

Nota : Nom d'un Ancien décédé cette année.

HORIZONTALLEMENT :

- 1 - Voir **NOTA** - Pays d'Amérique du Nord.
- 2 - Entrées de forêts - Pronom démonstratif.
- 3 - Nitrates de potasse.
- 4 - Ecole des nuls - C'est la mer qui entre dans la terre - Déesse Egyptienne qui a perdu son s final.
- 5 - Poutrelle renforcée - Agence Locale Energie Climat.
- 6 - Rapide, dégourdi - Patriarche hébreu.
- 7 - Religieuses chrétiennes, bouddhistes.
- 8 - Port français bouleversé...siège d'un piège naval - Oiseau d'Australie (famille des dromaidés).
- 9 - Financier Ecosais promoteur du papier monnaie - Sont payés pour maintenir les foules hostiles !
- 10 - Ville sur Tille - Fête religieuse - Henri IV l'aimait.
- 11 - Havre de paix - Abréviation d'un groupe de mots.

VERTICALEMENT :

- A** - Fleur chère à Ronsard - Voir **NOTA**.
- B** - Région perdue en 1962 - Grosse utilisatrice de Cap Canaveral.
- C** - Pronom démonstratif - Neige anglaise.
- D** - Pour interpellier - De même (familier) - Conjonction habituellement doublée.
- E** - Les plus gros peuvent avaler un veau - Grâce à eux nous tenons debout.
- F** - Pièce de bois qui soutient un bateau - Réunion joyeuse et festive .
- G** - Préparation culinaire Antillaise - Voyelles - Rassemblement de la ligue du Sud.
- H** - Venue au monde - Poignées.
- I** - Réservoir à grains - La notre a eu lieu à Playa De Aro.
- J** - Note - Sans eau - Pronom personnel.
- K** - Voir **NOTA** - Fleuve africain.

Bonnes recherches et merci pour votre participation très active

- Hommage à mon Frère Emile SEGUI -

Mon frère Emile est décédé le 29 / 11/ 2016 il faisait partie de la de la promotion 47-51.

Après avoir été en TA, sa carrière en tant qu'ingénieur des Travaux de l'Air à été au service de la surveillance Industrielle dans les industries de l'armement.

Il a commencé à la circonscription de Paris, puis il a été à Lille où il à mis en place la subdivision de son service.

Par la suite et jusqu'à la fin de sa carrière il a dirigé l'arrondissement de Pau, qu'il a aussi mis en place.

Il a fait partie de l'équipe de volley-ball de l'école de l'ENPA où il a été apprécié en tant qu'excellent passeur.

Pour généraliser, ce qu'il faut retenir c'est que pour ses subordonnés il était très humain et très amical.

* NDCL : Je confirme (Armand **GALLARDO**)



Son Frère Yves **SEGUI 50-54**

Autres Décès

- Madame **COUTAS** Andrée est décédée le 13 Avril 2015, elle était la grande sœur de notre Ancien Trésorier René **ROBEIN**.

Née le 27 novembre 1932 elle épouse Marcel **COUTAS** lui aussi ancien de l'**ENPA** promotion 45-49.

René a connu l'**ENPA** par Marcel **COUTAS**.

René **ROBEIN 52-56**

Instrument de Bord

- **TRAMU** Michel promotion **55-59** décédé le 27 Aout 2016

- **CERDAN** Claude promotion **58-62** décédé le 12 Décembre 2016

- **SELLES** André promotion **55-59** décédé le 5 Janvier 2017

- **VAUX** Bernard promotion **49-52** décédé le 18 Janvier 2017

- **MOLL** Jean Pierre promotion **46-50** décédé le 30 Janvier 2017

- *Hommage à mon ami Daniel BROTONS* -



En fin d'année 2015, Daniel **BROTONS** (promotion **58-62**) nous quitte à l'âge de 72 ans, épuisé par huit longues années de la maladie d'Alzheimer.

Terrible année. Mes deux plus vieux amis d'enfance disparaissent ; Francis **SINTES** en octobre et Daniel **BROTONS** en décembre. Tous deux ont été également amis intimes.

Les parents de Daniel viennent s'installer dans une maison proche de la nôtre, aux «Tamaris », à Fort-de-l'eau. Notre amitié est spontanée.

Très vite nos jeux d'enfant se transforment en occupations propres aux adolescents. Pêche sous-marine, tennis, souci d'élargir notre horizon devenu trop restreint. Le développement de notre libido change notre comportement vis-à-vis de nos copines qui prennent de jolies formes. Nos surprises-parties sont organisées dans notre garage. Arrosés de limonade, nous dégustons les gâteaux préparés par nos mères. Les souvenirs merveilleux resurgissent... Ha ! Ces rocks de Bill Haley (Rock around the clock), d'Elvis Presley (Jailhouse Rock) et que dire de nos slows langoureux, Les Platters (Only you) ou les Chaussettes Noires (Oh Daniela).

Bref, cette belle histoire prend fin un triste jour de juin 1962. Embarqués « manu militari », avec Francis, dans un Nord 2501 nous prenons la direction de la métropole où nous sommes enrôlés (par chance !!!) dans l'Armée de l'Air. Les circonstances m'ont conduit à y faire carrière.

Fin 1963, alors que je suis des cours à l'ENAC, située à Orly à l'époque, je retrouve Daniel « plongé » dans ses études d'ingénieur. Il est avec Maria, notre amie commune d'enfance et sa future femme. Encore quelques bons moments passés ensemble.

L'exigence de nos professions nous sépare à nouveau quelques années. Puis, en 1981, heureux hasard de la vie, un samedi matin au bureau de poste de Muret, une main se pose sur mon épaule et une question fuse « Marc ? », je me retrouve face à Daniel souriant avec son regard pétillant. Ces retrouvailles sont un moment d'intense bonheur. Nous habitons tous les deux Muret. Cela tombe bien, nous avons tant de choses à nous raconter... Ainsi, j'apprends que la date de nos deux mariages et de celle de Francis est la même, le 24 juillet 1965. Etonnant non ? Francis, dans son désir d'assister au mariage de Daniel en avait presque oublié la date de sa propre union. Anne-Marie, sa future épouse, s'empressa de rectifier la situation ! Jusqu'où peut mener l'amitié...

Malheureusement, l'année suivante, mon affectation à Franczal arrive à son terme. Je reprends, avec ma petite famille, « le baluchon » pour Solenzara, en Corse. Cette nouvelle séparation durera jusqu'au début de nos retraites.

Sur le plan professionnel, la carrière de Daniel est un bel exemple de ce que pouvait produire l'ENPA. Intellectuellement brillant, il mène, avec talent, des études scolaires puis supérieures qui lui permettent d'obtenir un diplôme d'ingénieur dans le domaine spatial.

En 1964, il entre au CNES (Centre National d'Etudes Spatiales) à Brétigny où il se perfectionne avant de rejoindre Toulouse en 1969. Par la suite, de 1974 à 1979, il assume les fonctions de responsable qualité de la base de lancement de Kourou.

De retour à Toulouse, en 1979, il est détaché à l'ESA (Agence Spatiale Européenne) pendant trois ans. Il est chef de département et travaille sur le projet « Météosat » et la navette européenne « Hermès ». Par la suite, Daniel réintègre le CNES où il termine sa carrière comme chef du département qualité. Superbe parcours.

Daniel est un personnage bourré de qualités et très attachant à maints égards. Il pose sur le

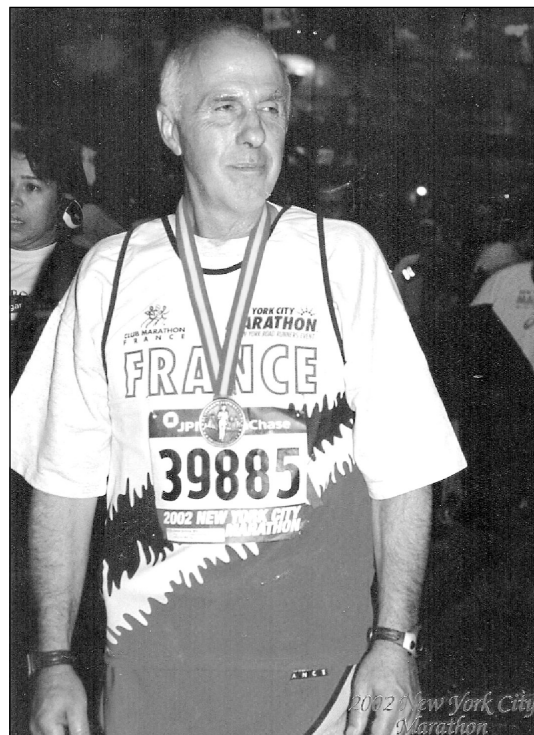
monde un regard plein de compréhension et de tolérance. Son humour de bon goût allume, toujours, dans ses yeux une petite lueur malicieuse. J'aime surtout sa simplicité et sa modestie naturelles. Il ne fait jamais état de ses grandes capacités qu'elles soient intellectuelles, professionnelles ou sportives, la classe, quoi ! A tel point que je ne connais vraiment ses cursus universitaire et professionnel que par sa femme, Maria, et ceci récemment. Sportif d'un bon niveau, il excelle dans de nombreuses disciplines.

Tant que sa maladie le lui permet, il pratique intensément le jogging. En 2002, il se rend aux USA avec Arnaud, son fils, pour participer au marathon de New-York. Tous deux se classent honorablement.

Au cours de la cérémonie funéraire, Arnaud nous lit un document qu'il a trouvé dans l'ordinateur de son père. Daniel l'a rédigé au début de sa maladie. Le connaissant, il ne peut, certainement, pas l'effacer à temps. Avec perspicacité, il décrit l'évolution de la maladie et les différentes étapes qui l'attendent ; la mémoire qui modifiera sa personnalité, l'éloignement progressif de ses proches, puis la fin, isolé dans une bulle déconnectée du monde. Poignant cette lucidité qui nous atteint tous au plus profond de nous-mêmes. Que de larmes sont versées.

Quelle fierté et quel honneur de t'avoir eu pour ami, Daniel. Dans quelle immense tristesse nous laisse ton départ après cette fin de parcours si laborieuse. L'amitié, la vraie, ne mène jamais à l'oubli ; de cela, tu peux en être certain, où que tu sois.

Esprit scientifique, tu ne te laissais convaincre, en toute chose, que par l'existence de preuves tangibles, aussi, la religion te laissait indifférent, mais jamais critique. Alors, peut-être navigues-tu maintenant sur une orbite que tu auras soigneusement calculée, toi si prévoyant. Un soir d'été, il faudra que j'observe bien le ciel à la découverte d'une nouvelle trace lumineuse. Qui sait ?



BROTONS Daniel 58-62

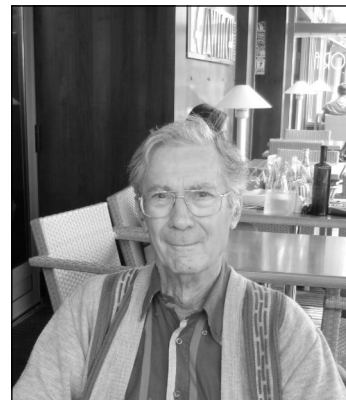
Marc ALCARAS 59-63

- *Hommage à mon ami Jacky ORDINES* -

Jacky **ORDINES** était né le 12 Septembre 1932 à Alger.

Il fut Elève à l'ENPA de Cap Matifou Promotion 49/53.

Reçu Agent Technique il débute sa carrière au SIAR/Paris, où il restera 4 ans. Durant cette période il refait un séjour à Cap Matifou, en Classe préparatoire, pour préparer le concours d'Ingénieur Militaire, concours qu'il passe avec succès en 1958 . Il est nommé IMTA (Ingénieur Militaire des Travaux de l'Air) et intègre l'ENICA Promotion 58/60 en tant qu'Ingénieur Militaire, élève .



A la sortie de l'ENICA il entre à la Section Matériaux du STAé (Service Technique Aéronautique) où il restera 12 ans en travaillant principalement dans le domaine des matériaux métalliques à hautes performances, domaine de premier plan et en plein essor à cette époque.

Très connu et très apprécié dans les Services Officiels et dans l'Industrie, il quitte l'Administration en 1972 et rentre chez Blanc-Aéro, Société spécialisée et très en pointe dans le domaine de la visserie/ boulonnerie Aéronautique avec la fonction de Directeur Technique.

Il restera 20 ans Directeur Technique chez Blanc-Aéro et sera un des principaux artisans du développement et des succès en France et à l'export de cette Société. Il prendra sa retraite en 1992.

Domicilié à Chatenay-Malabry, Jacky aimait également beaucoup se rendre sur l'île de Noirmoutier où il possédait une maison et des liens familiaux.

Il vient de nous quitter, le 20 Octobre, après une longue, éprouvante et douloureuse maladie.

Spécialiste reconnu et apprécié, aux plans National et International dans le domaine des matériaux métalliques et des fixations Jacky **ORDINES** a contribué de manière déterminante, tout au long de sa carrière, au développement des matériaux et de toute la boulonnerie Aéronautique à hautes performances et tout particulièrement dans les domaines des super-alliages et du titane où il a impulsé et piloté, avec succès de nombreuses actions dont les retombées sont toujours d'actualité dans tous les grands programmes Aéronautiques civils et militaires.

A tous ceux qui l'ont connu et ont eu la chance et le privilège de travailler et collaborer avec lui, Jacky **ORDINES** laisse le Souvenir d'un Ingénieur de grande valeur mais également d'un Grand Ami, sincère, toujours agréable, bon vivant, chaleureux et fidèle.

A son Epouse Annie, à ses Enfants Christine et Thierry et à ses Petits Enfants nous adressons nos plus sincères Condoléances et nos Affectueuses Pensées.

Les Amis et Copains de Cap Matifou

Jean **AUVINET** 56-60

-Mr. LAPORTE - Professeur de Français -

Mini biographie

Publiée dans le Sud Ouest le 24 novembre 2014

Né à Mers-el-Kebir (Oran) le 3 septembre 1931 (parce que les enseignants étaient en vacances à cette époque-là) mais habituellement domicilié à Sidi-bel-Abbès, je suis parti, à la suite du divorce de mes parents, à Castiglione, près d'Alger, où mon grand-père était pharmacien.

J'y ai fait mes classes primaires, jusqu'au milieu du CM2 et suis alors reparti à Bel-Abbès où j'ai continué mes études jusqu'au Bac Philo, d'abord à l'Ecole Thiers puis au Lycée Laperrine.

J'ai ensuite fait mes études de Lettres Modernes à la Fac d'Alger . J'ai été Président de l'Association Générale des Etudiants d'Algérie - où, plus tard, les étudiants bacheliers de Matifou furent représentés - et c'est à ce titre que j'ai connu la France, en 1954 !

Ne voulant pas m'engager trop tôt dans l'Education Nationale, j'ai été embauché comme professeur contractuel à l' E.N.P.A. où j'ai eu le plaisir de connaître quelques vagues d'élèves à tous les niveaux, tous aussi sympathiques dans l'ensemble et des collègues éminents.

Je suis resté à l'Ecole d'octobre 55 à juin 61 avec une interruption de 28 mois (c'est beaucoup !) pour Service Militaire.

Ayant été reçu au C.A.P.E.S. en juillet 61, j'ai franchi la mer direction Bordeaux où m'attendait mon Centre Pédagogique Régional pour "apprendre" mon métier ?) et je ne suis plus jamais retourné là-bas.

Mais je suis resté en contact très amical avec des anciens de Matifou, la famille **LAMOINE, BLANCHET** et j'avais régulièrement des nouvelles de **TRAINAR**.

J'ai épousé, en 63, une Bel-Abbésienne (rencontrée ici !!!) et nous avons, entre autres, fait trois enfants, qui nous ont fait, à leur tour, sept petits-enfants.

Après trois ans en détachement au Lycée Viti-Vinicole de Bordeaux-Blanquefort, j'ai intégré le Lycée de Sainte-Foy-La- Grande où je suis resté jusqu'à ma retraite.

Depuis, je "m'occupe", abondamment et je n'ai jamais le temps de rien...comme tous les retraités.

Je vous adresse à tous mon amical salut.

Jacques **LAPORTE**



**Né le 3 septembre 1931
à Mers-el-Kebir**

Mme Marie-Hélène **LAPORTE**, ses enfants, petits-enfants et arrière-petits-enfants, parents et amis remercient toutes les personnes qui, par leurs témoignages d'amitié ou leur présence aux obsèques de Jacques **LAPORTE**, décédé en 2016, ont partagé cette douloureuse épreuve.

- memento de la trésorerie -

Attention lors de notre dernière rencontre 2016 à Platja d'Aro, il a été décidé de modifier notre cotisation de 2017, elle sera de :

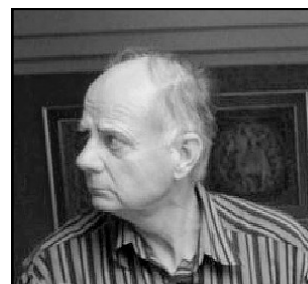
Cotisation 2017 est de 20 Euros.

Je compte sur vous pour être nombreux à vous joindre à notre Amicale et pour m'adresser votre cotisation **si ce n'est pas encore fait**, à réception de ce journal. Elle doit être adressée à : **MIGUEL Jean Pierre**

6 Impasse François Verdier 31170 **TOURNEFEUILLE**

et libellée à l'ordre de « **l'Amicale de l'ENPA** »

«**Voir l'État de votre cotisation** ».



Ces chiffres indiquent que les 3 dernières années sont déjà payées, l'adhérent est donc à jour.

15 16 17

Mr. **MIGUEL J. Pierre**

6 Impasse François Verdier

31170 **TOURNEFEUILLE**

Notre mémoire est de plus en plus volatile, mais ce n'est pas grave, nous l'avons compensée en développant une aide informatique permettant à tout moment de connaître l'état de sa cotisation.

A la réception de votre journal vous découvrirez en consultant l'étiquette de l'enveloppe si vous avez payé ou pas votre cotisation et cela sur les trois dernières années.

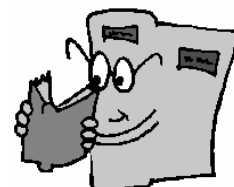
Sur la première ligne de l'étiquette vous aurez la situation de votre cotisation des 3 dernières années.

Exemple ci-joint :

Le cotisant (**MIGUEL Jean Pierre** est à jour de ses 3 dernières années .

Si l'une des années n'est pas indiquée c'est que vous avez omis de la régler.

Nous vous demandons d'être attentif à cette nouvelle procédure informatique et de nous prévenir le cas échéant si une erreur est intervenue.



Quelques rappels essentiels : **Nous vous recommandons de regrouper avec le paiement de la cotisation les accessoires disponibles ci-dessous.**

à votre disposition :



■ **Logo : 1 €**

Logo adhésif de l'Amicale, en couleur, Ø 10, réalisé à l'origine par Christian **MIRALLES** vient d'être réédité.

Emblème de notre école très utile il vous permettra :

- Sur une voiture de retrouver un ancien de Cap Matifou.
- Sur votre valise au cours d'un voyage par avion de

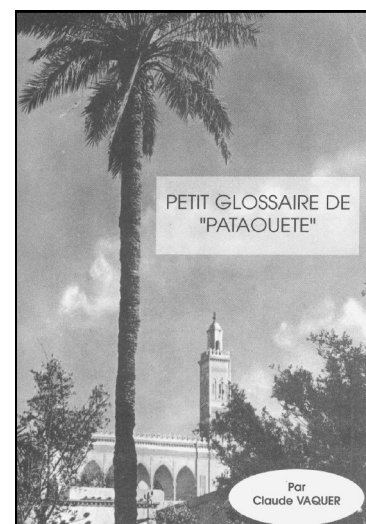
repérer rapidement votre bagage parmi toutes les valises de même couleur et de même type.

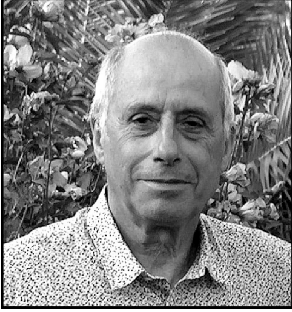
■ **Annuaire : 3 € Eddition nouvelle Janvier 2017.**

■ **Le DVD sur le film réalisé en 1960 sur l'École de Cap Matifou : 10 €** (film pour vos archives).

■ **Le Petit Glossaire de "PATAOQUETE" de Claude VAQUER : 5 €**

Nota : Les frais d'envoi de ces derniers sont à la charge de l'Amicale.





- L'ÉQUIPE Du BUREAU -

—
AMICALE DES ANCIENS ELEVES ET
DES PERSONNELS DE L'E.N.P.A.
CAP MATIFOU / ALGER

N° Dossier d'enregistrement : W313008234
—

Président : Antoine **PALOMAR** 18 Allée de la Durance 31770 COLOMIERS
& Trésorier Adjoint : tél : 09 54 71 25 37 antoine.palomar@free.fr

Vice Président : Bernard **MANS** Rue de Gagin 31600 MURET. tél : 05 31 47 00 39

Secrétaire Gr1 : Armand **GALLARDO** 21 Avenue des Glaïeuls 31400 TOULOUSE.
tél: 05 61 20 67 14

Secrétaire Adj1 : Pierre **BOISSON** 152 Route de Chambéry 38330 SAINT ISMIER. tél : 09 51 47 99 14

Trésorier : Jean Pierre **MIGUEL** 6 Impasse François Verdier, 31170 TOURNEFEUILLE.
tél : 05 61 86 83 66

Journal : - Jacques **GUIMONET** Clos St Victor 13600 CEYRESTE. tél : 04 42 71 84 55
- Thomas **CARASCO** 16 Rue Raymond Lavigne 33150 CENON. tél : 05 56 32 25 88

News : - Alain **BONET** Marina Baixa N°3 E10 P11 46015 VALENCIA Espagne - tél :+34 963 295 561

Aéronautique : - Lionel **PENOT** 4 L'Agrière 17150 CONSAC tél : 05 46 49 60 06
- Camille **ANGLADA** Chemin du Calvaire 17, Apt. n°173/174 1005 LAUSANNE
SUISSE tél : 0041 21 312 44 30

Comité lecture et rédaction :

- Claude **VAQUER** 37 rue de Firmis 31650 St. ORENS DE GAMEVILLE. tél : 05 61 39 28 49
- Armand **GALLARDO** 21 Rue des Glaïeuls 31400 TOULOUSE. tél : 05 61 20 67 14

Comité Animation :

- Richard **BONGIORNO** : Parc Golf Esterel 65 Allée Tumberry 83700 SAINT RAPHAËL
tél : 04 94 44 61 10

Gestionnaire Internet :

- Pierre **ARNAC** 5 Rue Bertrand de l'Isle32600 ISLE JOURDAIN. Tél : 05 62 07 06 91

Webmaster : Web-Enpa@enpa-capmatifou.com

Bureau : Bureau-Enpa@enpa-capmatifou.com

Site ENPA : <http://www.enpa-capmatifou.com>

—
Relations et Communications :

- Henri **BOBE** : Zac du Mas Vincent Route Nationale 113, 13580 LA FARE LES OLIVIERS
- Alain **NIETO** : 9 Allée Paul Verlaine 94510 LAQUEUE EN BRIE
- Raph **ARGUIMBAU** : 7 rue des Peupliers 63800 COURNON D'AUVERGNE
- Jean Pierre **CRUANES** : 56 Rue Meissonnier 87000 LIMOGES
- Marcel **PARABIS** Lot. Voltaire 52 Mme de Sévigné 30540 MILHAUD. tél : 04 66 74 17 15