



CAP MATIFOU



JOURNAL DES ANCIENS ELEVES
ET DES PERSONNELS
DE L'ENPA

NOVEMBRE 2017 N°73

- Sommaire du Journal n° 73 -

- LE MOT DU PRESIDENT	Antoine PALOMAR	P. 03
- COMMUNIQUE DU BUREAU		
Réunion annuelle des anciens de « l'ENPA Cap Matifou » en Espagne septembre 2017 + Résultats du Jeu Concours grille n°31 du journal n° 72		
	Camille ANGLADA	P. 04
- NOS CRONIQUEURS ECRIVENT		
L'incontournable question	Alain VIGUIER	P.10
LE CONDITIONNEMENT D'AIR	René BOUDET	P.11
LA GRENADE	Jean CUENCA	P.14
Hommage de Pierre TRAINAR à Antoine PALOMAR (mai 2007)		
	Pierre TRAINAR	P.15
Anecdote de la Promotion 49-53	Claude BERNARDIN	P. 16
Anecdote de la Promotion 50-54	Guy BESSIERE	P. 17
Naissance d'une vocation	André FLORIT	P. 18
Flash	Antoine PALOMAR	P. 28
Baptême de l'air, (octobre 1958)	Alain BONET	P. 29
Samedi soir	Alain BONET	P. 31
LE PIPER L4 HB-OSM de l'AMPA LAUSANNE	Camille ANGLADA	P. 33
- AUTRES CHRONIQUES		
Courrier	Antoine PALOMAR	P. 36
JE M'SOUVIENS Foot REIMS - SCUEB	Armand GALLARDO	P. 37
UN MIRACLE EN 1943 PENDANT LA SECONDE GUERRE MONDIALE		
	Texte de René BOUDET corrections de Pierre JARRIGE	P. 39
Une Escapade de chasse en République Sud Africaine	Eugène PETITBON	P. 41
- JEUX - DETENTE		
Mots croisés grille n° 32	Fernand PARABIS	P. 43
- NOTRE CARNET Hommage à nos disparus		
	Antoine PALOMAR	P. 44
A mon ami Jean LOVINGER	Pierre LEBELLE	P. 45
- LA TRESORERIE		
Mémento de la trésorerie	Jean Pierre MIGUEL	P. 47
- L'ÉQUIPE DU BUREAU	Antoine PALOMAR	P. 48

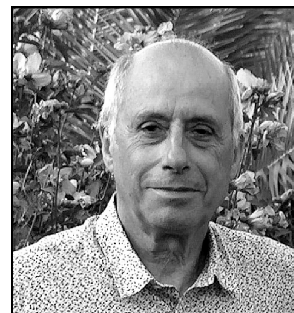
- Le Mot du Président -

--

En quelques mots je vais essayer de vous emmener à travers les différents évènements passés au cours de l'année 2017.

Le premier qui me vient à l'esprit c'est notre dernière rencontre en Espagne avec toutes ces difficultés à la manager notamment avec les absences de dernière minutes survenues à nos amis, avant et pendant le parcours de notre séjour en Espagne.

Il ne faut surtout pas tomber dans la sinistrose, mais au contraire, appréhender la suite de notre chemin avec sagesse, gaieté et surtout être toujours nombreux ensemble. Vous êtes mon énergie et mon bonheur.



Comme nous sommes tributaires de la folie du monde qui nous entoure, je vais m'investir dans la recherche pour notre prochaine rencontre, d'un second lieu dans le Sud de la France dans le cas où notre Paradis à Playa De Aro serait problématique, vu les évènements actuels.

Je suis réceptif à toutes vos propositions.

Pour changer totalement de sujet je voulais vous donner quelques informations concernant notre introduction au CDHA (Centre de Documentation Historique de l'Algérie). Le vendredi 6 octobre 2017 le CDHA en compagnie du Comité de Parrainage a posé la première pierre à la construction du Conservatoire National de la Mémoire des Français d'Afrique du Nord. Je vais concrétiser avec eux, au début de novembre et signer le protocole de notre admission afin de sauvegarder notre « Site Internet » ainsi que toutes les archives de l'ENPA, dans le but d'Assurer la transmission à nos générations futures.

En 2018 le Bureau va prévoir le renouvellement de certains Membres, et par la même occasion apporter éventuellement des modifications nécessaires à nos statuts. Une date sera retenue pour une convocation en Assemblée Générale et de ce fait le Bureau enverra à ses adhérents un courrier officiel.

Le journal des Anciens de l'ENPA, au fil des années nous apporte un vif plaisir à sa lecture de par son éventail enrichissant des rubriques proposées. C'est en partie grâce à vous que nous pouvons les réaliser, alors gardez en permanence un contact avec nous pour enrichir notre journal de vos récits et témoignages. Sortez de l'ombre. Je compte sur vous pour recevoir une profusion d'informations sur notre vécu d'hier et d'aujourd'hui.

En cette nouvelle année 2018, recevez de la part de toute notre équipe, nos vœux les plus sincères.

Le Président
Antoine **PALOMAR**

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized 'A' followed by a large, sweeping flourish that loops back to the start of the signature.

Réunion annuelle des anciens de « l'ENPA Cap Matifou » en Espagne septembre 2017

— —

Dans la salle que nous connaissons bien et dont j'ai demandé que la porte donnant sur le jardin soit ouverte pour bien l'aérer, un brouhaha va s'amplifiant au fur et à mesure que les participants entrent.

Nous avons toujours beaucoup de choses à nous remémorer, des éclats de rires fusent. Tout le monde est là. Sur la table, des souvenirs de certains, travaux d'école, maquettes d'avions et livres, les calendriers de l'AMPA (l'Association pour le Maintien du Patrimoine Aéronautique où je passe mon temps) et le petit journal de l'aérodrome « La Bécherette-Lausanne-Suisse » que j'offre aux passionnés.

(Je constate avec émotion que nous sommes moins qu'en 2016. Mais aussi que certains qui n'étaient pas là l'an dernier sont venus, remis sur pieds par de bons soins.

Ouverture de la Séance. Par Antoine **PALOMAR**

Sujets Divers

Messages reçus avant la séance des personnes suivantes :

PALDUPLIN Jean Pierre 55-59, adresse ses amitiés à toute les personnes présentes, ainsi que **BOBE** Henri 55-59, **MOISSON** Jacques 55-59, **CRUANES** Jean Pierre 54-60, etc....

Le président Antoine **PALOMAR** demande le silence et nous annonce les absents dont ceux de dernières minutes (certains étaient en route pour Platja) Il



Camille ANGLADA et Antoine PALOMAR

nous dit les divers ennuis (de santé pour la plupart) qui ont interrompu leur voyage.

Du bureau manquent : Armand **GALLARDO** 54-58, Jean Pierre **MIGUEL** 54-60, Claude **VAQUER** 50-54, Jacques **GUIMONET** 46-50, Pierre **BOISSON** 55-60, Lionel **PENOT** 55-59 ! Tous atteints de maux divers dus à nos jeunes âges !

Les décès aussi, dont Monsieur Georges **ZAMMIT**, prof (ajustage et moteurs). Voir en fin du journal les noms des personnes décédées ces derniers temps.

Pour changer d'atmosphère, le Président passe au concours de mots croisés de notre ami Fernand **PARABIS**. Deux vainqueurs ex aequo ! Alain **BONET** et Pierre **PONS**

Le tirage au sort d'une main innocente, attribue la médaille à Pierre **PONS**, applaudi par tous !



Remise du trophée par PARABIS à PONS Pierre

Antoine nous dit que **Pierre ARNAC** améliore sans cesse notre site Internet.

Il nous fait part alors des contacts qu'il a eus et aura tout prochainement avec le « Centre de Documentation Historique sur l'Algérie » **CDHA**, de la « Fondation pour La Recherche Historique sur l'Algérie » **FRHA** et du bâtiment abritant ces deux entités :

le « Conservatoire National de la Mémoire des Français d'Afrique du Nord » situé à Aix en Provence. Le **CDHA** est très intéressé à recevoir et conserver tous les documents que nous possédons sur notre école : l'EN-PA. Documentation qui sera mise à jour au fur et à mesure que d'autres archives leur parviendront (avec une fréquence de deux à trois mois au besoin)



Au centre **Pierre ARNAC** détaille les travaux des actions à mener

Ceci nous assure que l'image de notre école où nous sommes tous passés sera conservée après la dissolution de notre association !

Pierre ARNAC s'emploie aussi à compléter le répertoire des élèves de l'ENPA par tous les moyens. Il recherche des documents historiques sur le sport à l'école, avec **Roger BERLIAZ**, notre prof de gym présent à la réunion !

Pas d'action sur « Le livre d'Or » qui est supprimé. Son « hébergement » actuel sera remplacé par le « **CDHA** ».

Nous recherchons le **journal N° 26** pour compléter nos archives éditoriales ! Si quelqu'un l'a, merci d'en envoyer une copie à notre Président.

Bilan Financier :

Le budget est présenté par **Antoine PALOMAR** (**jean Pierre MIGUEL** étant absent). Les comptes apparaissent en page 9 du journal n°72.

Il présentent une diminution de l'ordre de 800,00 Euros par rapport à l'an dernier, ceci est dû à notre participation à la solidarité des familles des défunts et à la diminution des adhésions suite à tous ces décès.

Au cour de l'année suivante un versement d'un don de 1000 euros sera offert au **CDHA** comme soutien au projet d'édification du Conservatoire National de la Mémoire.

Le départ de la construction du Conservatoire National de la Mémoire des Français d'Afrique du Nord (maquette ci-dessus) débutera au début de 2018. La pose de la première pierre est prévue " le vendredi 6 Octobre 2017 au **CDHA** 29 avenue de Tübingen à Aix-en-Provence.



Formation du Bureau :

En 2018 le Bureau adressera à ses adhérents un courrier pour une convocation à une Assemblée générale afin de renouveler les Membres du Bureau et éventuellement, apporter des modifications à nos statuts.

Avant de clôturer notre réunion, Antoine nous propose la projection de deux petits films sur ce qu'est « Le Centre de Documentation Historique sur l'Algérie (CDHA), qui deviendra le conservateur de nos mémoires ! C'est accepté à l'unanimité.

Le premier film présente l'organigramme du CDHA et la création de son nouveau bâtiment.

Le deuxième est la représentation numérique d'un film réalisé à partir de plusieurs supports.

Les deux projections sont très appréciées par tous.

La réunion est terminée.

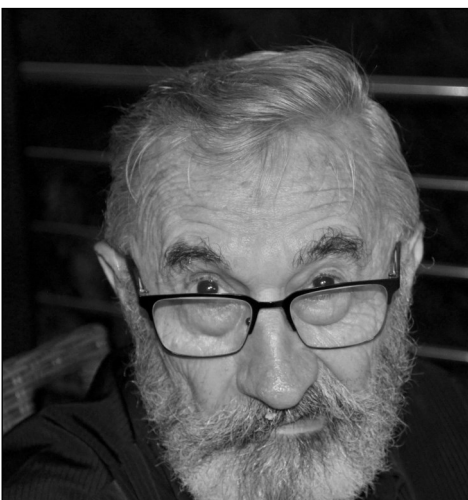
Nous sommes conviés à l'apéritif traditionnel sur la terrasse de l'hôtel où, bien sûr, les conversations reprennent de plus belle !

Sur la terrasse avant de prendre notre apéritif nous avons décidé de prendre une photo de groupe afin d'immortaliser ce souvenir. Bien entendu comme toujours il manque quelques indisciplinés malgré l'information évoquée en réunion de nous regrouper devant la piscine.

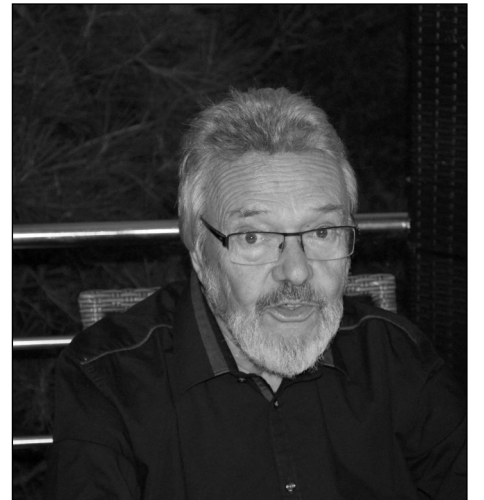


Camille **ANGLADA**

**En attendant de déguster un apéritif de bienvenue avec des tapas en «Open Bar »
Quelques photos souvenirs.**



ARNAC Pierre et LABBÉ Alain



Le repas de gala débute avec l'animation de **BONGIORNO** et son épouse Patricia, après un échauffement, commence un concours de danse avec pour les couples vainqueurs la récompense d'une bouteille de champagne pour les hommes et une composition florale pour les femmes. Après trois séries de danses Tango, Valse et Passo Doble, nous reprenons le repas accompagné d'une musique douce.



Le spectacle continue, la danse reprend accompagnée par le chanteur de notre groupe en la personne de Fernand **PARABIS**.



La soirée entrecoupée de danses et de plats succulents, clôturée par un dessert spécialement préparé pour notre Amicale ENPA .

Comment finir cette soirée sans le « crémât » un café chaud, spécialité catalane, mélange de café et d'alcool enflammé jusqu'à l'extinction des flammes.



La soirée se termine à 1 heure trente du matin, danseurs fatigués, mais tous heureux de la soirée et le plaisir de se retrouver le lendemain pour échanger

encore leurs derniers souvenirs de leur jeunesse à Matifou.

Les embrassades seront pour le lendemain après le dernier déjeuner avec les promesses de se retrouver encore nombreux l'an prochain.

Camille **ANGLADA 52-56**

— —
Résultats du Jeu Concours grille n°31 du journal n° 72
 — —

Voici les réponses au jeu de mots croisés et la liste des participants du mois de Septembre 2017

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K
1	R	O	C	H		C	A	N	A	D	A
2	O	R	E	E	S		C	E		O	K
3	S	A	L	P	E	T	R	E	S		R
4	E	N	A		R	I	A		I	S	I
5		I		I	P	N		A	L	E	C
6	L	E	S	T	E		E	N	O	C	H
7	I		N	O	N	N	E	S		H	
8	L	N	O	U	T	O		E	M	E	U
9	L	A	W			A	I	L			E
10	I	S		N	O	E	L		A	I	L
11	O	A	S	I	S		S	I	G	L	E

BERBACHI Abdel	LABBÉ Alain
BERNON Jean	LE COAT Christian
BONET Alain	MASSIMINO Gérard
DUPLESSY Alain	MOUGEOT Robert
CERRUTI Jean Pierre	MURINO Lucien
DEBONO Georges	PENOT DE L'ISLE Mme
GUIMONET Jacques	PONS Pierre
GROSSIN Pierre	ROCH Jean-Pierre
	SEGUI Bernard

La personne désignée après tirage au sort par les Membres du Bureau présents à notre rencontre à Playa de Aro est : **PONS** Pierre
 Félicitations un trophée lui est offert par l'Amicale.

- L'incontournable question -

--

On n'affronte pas, comme cela a été mon cas, l'épreuve du cancer sans que la hantise de la mort ne vous envahisse insidieusement. Je puis même dire que cette perspective m'était devenue familière et qu'elle ne me dérangeait pas plus que cela. Ce que je craignais, c'était de partir avant ma maman qui s'apprêtait à boucler son siècle d'existence. J'imaginai son désarroi d'assister à la fin de son fils unique qui ne serait plus là quand son tour arriverait. Je lui avais caché la gravité de mon état, mais elle n'était pas dupe et mes hospitalisations répétées et mon amaigrissement flagrant ne pouvaient passer inaperçus à ses yeux usés mais encore perspicaces. Elle a eu l'élégance de feindre l'ignorance et de ne pas me harceler de questions, dont elle savait probablement que les réponses n'auraient pu aller de soi. Elle s'est éteinte à l'âge de 101 ans, et je dois le confesser, ce fut pour moi un soulagement, non seulement parce que cette échéance signait la fin de ses souffrances, mais aussi parce qu'elle effaçait ma crainte d'une aberration chronologique qui l'aurait consternée.

Nous savons tous que la mort est quelque chose de naturel et que nul ne peut y échapper. Le sujet reste néanmoins tabou, et d'autant plus dérangeant que nous évoluons dans une société où la quête du bonheur et de l'acquis matériel est devenu la norme. Peut-être un héritage des Trente Glorieuses. Ajoutons que la progression du savoir nous plonge peut-être aussi dans l'illusion que l'inéluctable sera un jour éradiqué. En dépit des contraintes qui ne nous épargnent pas, le niveau de vie s'est sensiblement amélioré par rapport à ce qu'il était dans un passé pas si lointain. Il est douloureux de vérifier que ce que l'on croyait acquis ne nous a été que prêté, que le bail, qui nous a été concédé, n'est pas reconductible. L'idée de devoir un jour quitter ce monde est encore plus insoutenable pour ceux que le destin a comblés. Il n'en est pas de même pour les autres, et ils sont nombreux, pour qui leur passage sur terre n'a été qu'un long calvaire. Pour ces derniers, la fin de l'aventure est peut-être ressentie comme moins tragique. Être né en France ou au Bangladesh ne détermine pas les mêmes destins et n'engendre pas une attitude commune face à la fatalité. C'est d'ailleurs une sorte de justice qui, intervenant a posteriori, remet les pendules à zéro pour tout le monde.

Il existe des gens, notamment aux États-Unis, qui sacrifient l'héritage qu'ils pourraient laisser, pour s'offrir à leur mort une cryogénie qui, croient-ils, permettra à une science sans limite de redonner à leurs corps la vie qu'ils n'auraient que momentanément perdue. Cet exemple pour illustrer jusqu'où peut se nicher la peur d'une échéance pourtant nécessaire et indispensable.

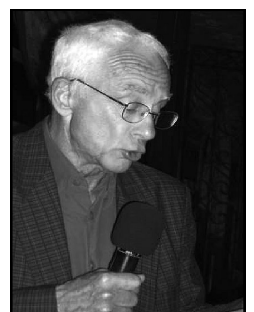
La vie est une construction collective, un relais que l'on se transmet au travers des générations, il ne peut en être autrement. Nous savons tous que procréer signifie mettre au monde des condamnés à mort. Nous entretenons pourtant un processus qui est immuable depuis l'explosion de la vie, en répondant à une pulsion qui nous dépasse. Je crois qu'il ne faut pas craindre la mort car elle est à la vie ce que le sommeil est à la veille, indispensable et salutaire.

J'ai souvent ressassé ces idées simples, que je ne prétends pas faire découvrir, et je dois dire qu'elles m'ont apporté un certain apaisement. Je sais que ma date de péremption n'est plus guère éloignée, mais ce qui m'effraie le plus reste la perspective d'une vieillesse souffreteuse qui serait entretenue par un acharnement thérapeutique inutile. La vie ne vaut que par ce qu'elle mérite d'être vécue. A quoi servirait de prolonger une douleur dont on sait qu'elle ne s'éteindra qu'avec l'être qui l'endure ?

Et puis, je sais que le pire qui puisse se produire à ma mort, c'est que je recouvrerai l'état dans lequel j'étais avant de naître. Avant ma naissance, je n'étais pas ; après ma mort, je ne serai plus. C'est tout simple, la mort n'affecte que ceux qui n'en sont pas encore frappés.

Je laisse aux croyants l'espérance de l'âme et de sa pérennité dans un au-delà paradisiaque. Puissent-ils avoir raison !

extrait de « Le serment du Ventoux de Alain **VIGUIER** (52/57)



- LE CONDITIONNEMENT D'AIR -

--

Suite du Journal N°72

2- Les systèmes de traitement d'air

2.1- Pourquoi un tel système ?

Les systèmes d'air sur avion assurent diverses fonctions, comme l'alimentation des démarreurs pour les réacteurs, le refroidissement des équipements électriques et électroniques, le dégivrage des nacelles moteurs, le dégivrage de la voilure ou encore la pressurisation et le maintien en température des compartiments de l'avion.

Ils assurent une zone de confort contrôlée dans les cabines pour avoir des conditions de pression, de température et de qualité de l'air compatibles avec la physiologie de l'être humain.

Il est en effet indispensable de maintenir une pression partielle d'oxygène au métabolisme, puisqu'au-dessus de 8000 ft (2400 m), le taux de saturation du sang en oxygène chute brutalement. Jusqu'à 15000 ft (4600m), les capacités métaboliques baissent considérablement (perte de vigilance...) L'exposition à des altitudes supérieures à 25000 ft (7600 m), entraîne des lésions irréversibles, pouvant aller jusqu'au décès.

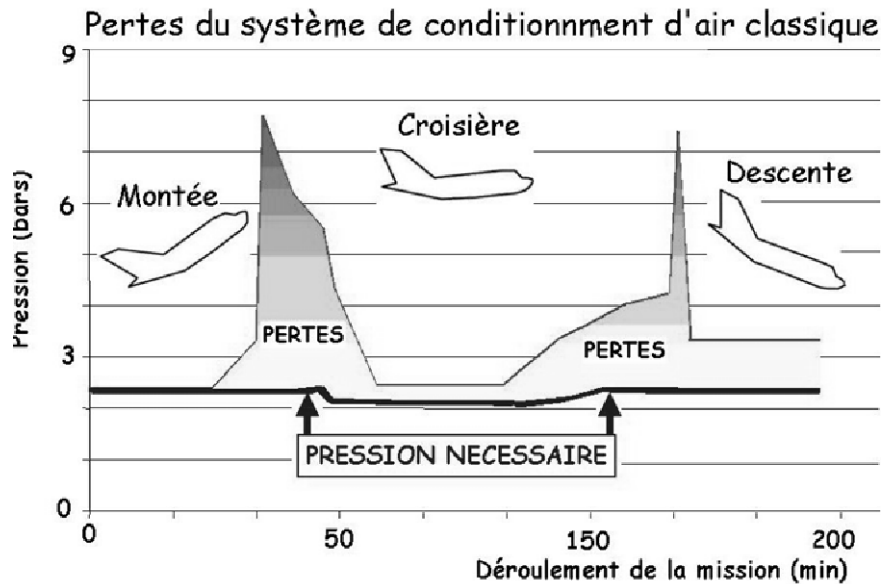
Les systèmes d'air subissent de très fortes contraintes thermiques. A haute altitude, l'avion est soumis à des températures extrêmement basses jusqu'à -70°C. Au sol et à basse altitude, l'environnement thermique de la cabine peut dépasser +70°C.

2.2- Les conséquences sur l'avion

Le givrage des nacelles peut entraîner deux problèmes : l'augmentation de la traînée des moteurs et le risque d'ingestion de glace dans le moteur. Les conséquences de l'ingestion de morceaux de glace dans le moteur vont de l'endommagement des aubes de la soufflante (coût) jusqu'à l'arrêt (destructif ou non) du moteur en vol. Le dégivrage est donc indispensable.

Le givrage des voilures a pour conséquences : l'augmentation de la traînée de l'avion (Cx), la baisse de portance (Cz), l'augmentation de la masse, l'augmentation substantielle des vitesses de décrochage et la baisse de manœuvrabilité pouvant aller jusqu'à perte du contrôle de l'avion. Pour les avions à moteurs arrière, le givrage des voilures peut entraîner une ingestion de glace dans les moteurs. Voici les différents effets du prélèvement d'air sur un moteur :

- Accroissement de la consommation de carburant de l'avion
- La diminution de la poussée du moteur à fort régime (allongement des distances de décollage)
- Le maintien du moteur à bas régime (afin de fournir un niveau suffisant de pression dans le circuit d'air. Mais entraînant l'allongement des distances d'atterrissage)
- La diminution des taux de descente
- Le surdimensionnement des étages de compression du moteur.
- L'augmentation de la traînée de l'avion et de la consommation du moteur.



Pertes de puissance moteur avec le système de prélèvement classique la pression nécessaire étant celle prélevée aux étages de compression.

Les systèmes d'air représentent environ 1% du prix d'acquisition d'un avion et 3 à 5% de son coût de maintenance. Ils pèsent environ 5 kg de matériel par passager et 3 à 10% de la consommation en carburant de l'avion..

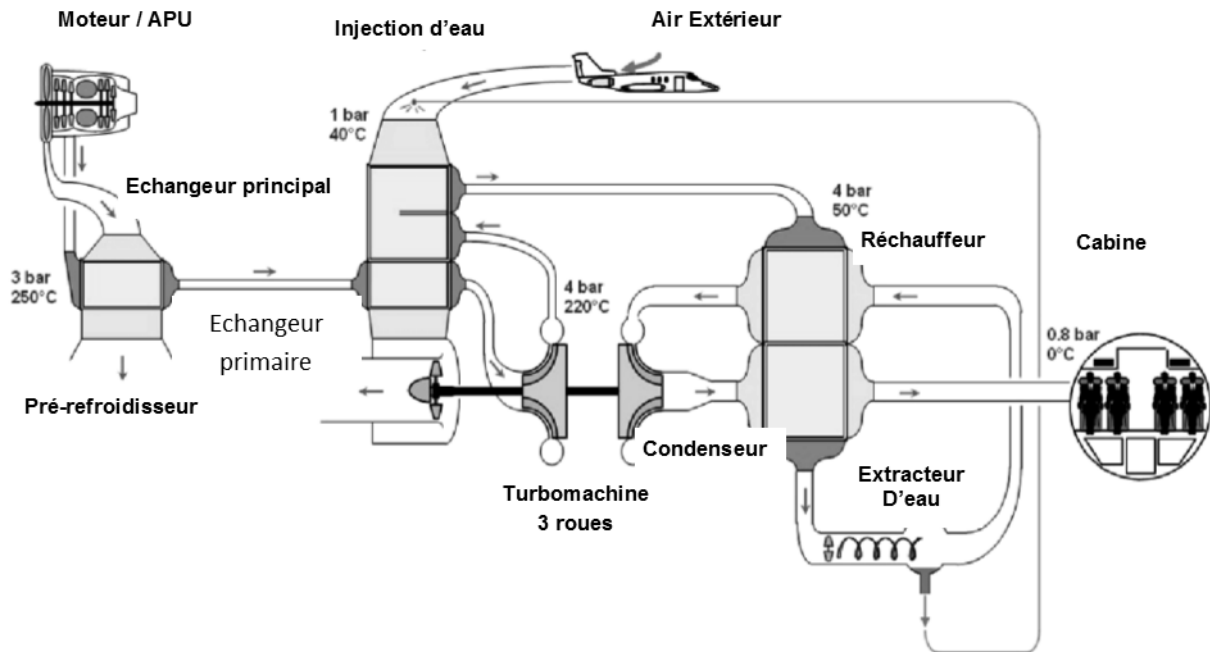
Contraints par les nouvelles normes européennes anti-pollution et la nécessité de réduire la consommation, les avionneurs ont choisi le remplacement de la puissance thermique par la puissance électrique, pour le système d'air de leurs futurs avions, s'inscrivant dans la tendance de l'avion "tout électrique".

Aujourd'hui, Liebherr, cherche à substituer le système bleed classique (prélèvement d'air moteur), par un duo de turbomachines motorisées électriquement, couplées à une nouvelle architecture réseau.

2.3- Principe de fonctionnement des systèmes de traitement d'air

Un système de traitement d'air est divisé en 4 fonctions :

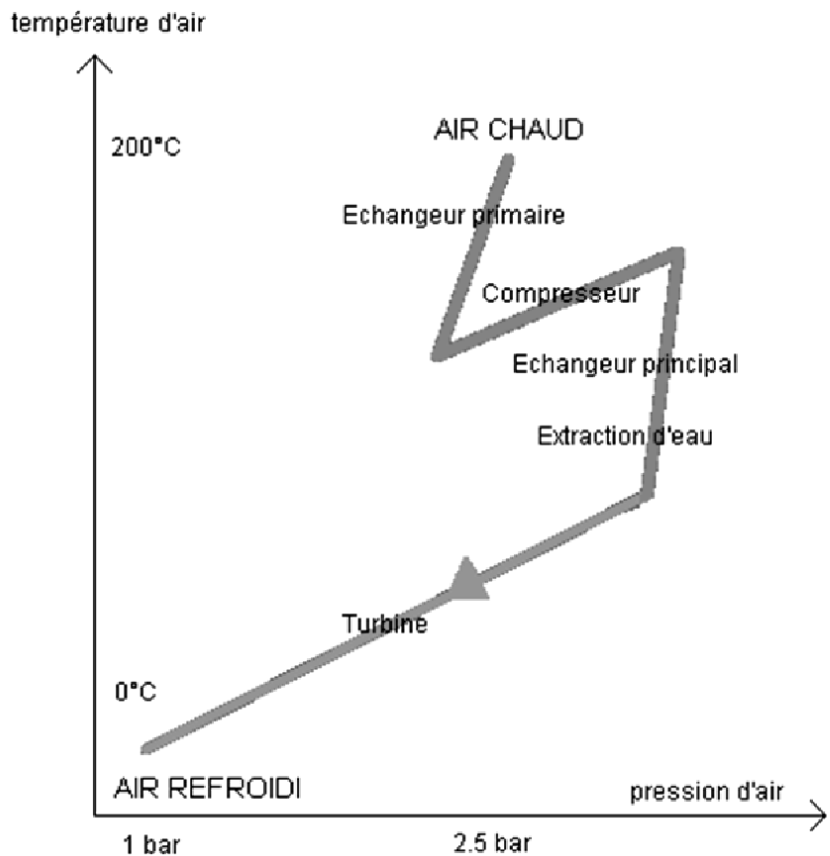
- Le prélèvement d'air
- Le refroidissement de l'air
- Le contrôle de la température
- La régulation de la pression



Systemes de traitement d'air d'un avion à 0,8 bar et 0°C l'air est dirigé vers une chambre de mélange avant d'être envoyé en cabine

L'air sortant de la turbine après passage dans un échangeur où il est une source froide est aux environs de 0,8 bars et à une température de 0°C

Il passe alors dans une chambre où on le mélange à l'air extrait de la cabine avec éventuellement un peu d'air chaud venu des moteurs. (voir paragraphe 2 3 3) après mélange l'air est recyclé par un ventilateur .



BOUDET René 57-63

Suite dans le prochain journal

- LA GRENADE -

— —

Norbert COISMAN en collaboration avec Jean **CUENCA** nous plonge dans une anecdote survenue à l'ENPA au cours de leur promotion 46-50.

Laissons donc Jean **CUENCA** promotion 46-50 raconter cette histoire : *Quoi qu'il en soit pour cette Grenade, voici les souvenirs que j'en ai gardés :*

Les Electriciens de 4^{ème} année Normale allaient faire des stages à l'AIA de Maison Blanche pour voir d'un peu plus près en quoi consistait l'électricité en l'aéronautique. Comme ils fouinaient partout, ils avaient ramené une Grenade. Dans un premier temps, nous avons envisagé de la lancer dans le dortoir, mais le propriétaire de cette trouvaille, plus sage que la majorité d'entre nous, avait refusé. Comme notre dortoir était en bordure du stade de foot, il fut alors décidé, après concertation de la lancer sur le stade.

A cette époque, j'étais lanceur au RUA d'ALGER (Racing Universitaires d'Alger), dans les spécialités, Poids, Javelot, Disque : donc susceptible de lancer très loin. Un petit commando d'une quinzaine d'individus en tenue de nuit (à moitié à poil), je corrigeais par : en slip et torse nu, s'est dirigé vers le stade.

Au coin du corner, nous n'étions pas très fiers. Je tenais la Grenade à pleine main, la cuillère bien serrée. Pour retirer la goupille, nous nous sommes mis à plusieurs ; certains tiraient la goupille ; d'autres me tenaient la main pour ne pas m'arracher le bras, car évidemment, vous l'avez deviné, la Grenade n'était pas de la première fraîcheur. Ce qui est remarquable, c'est que malgré notre folie, nous étions tous solidaires dans la prise de risque...

Enfin la goupille cède... Je prends mon élan... et comme un javelot, elle part avec un petit "psitt" et une petite luminescence.

Elle tombe assez bien et pendant quelques secondes, rien ne se passe. Nous sommes déçus ... nous commençons à nous diriger vers elle... nous faisons juste quelques pas... Quand une formidable explosion retentit. Inutile de vous dire que la volée de moineaux s'envole et nous nous retrouvons dans nos lits respectifs comme des petits anges.

*Nous en attendions les effets secondaires et il ne tardèrent pas à se manifester sous la forme du gardien algérien de l'Ecole (Mr. **HARO**). Il avait son revolver à la main et a jailli dans le dortoir en criant : "C'est vous, C'est vous ?" Nous lui avons dit que c'était un gros pétard, c'est tout.*

Nous a-t-il cru ? A-t-il douté ? Quoi qu'il en soit, il est parti. Nous avons attendu un petit moment et nous sommes ressortis pour constater les dégâts. Quelle ne fut pas notre stupeur ! Le rond central du terrain de foot était tout phosphorescent. Ce devait être une Grenade incendiaire. Heureusement que dans le doute, nous l'avions jetée assez loin du dortoir. Au début nous pensions qu'il s'agissait d'une Grenade au plâtre.

Pour être toujours dans la note et découvrant que nos mains étaient fluorescentes après avoir touché le sol, nous nous en sommes mis un peu partout (jambes et torse nus) ; puis nous avons entamé une danse indienne autour du rond central. Heureusement que les lavabos étaient dans les dortoirs pour nous débarbouiller.

Nous n'avons eu aucun écho de notre feu d'artifice nocturne. Il faut ajouter cependant que nous n'avons pas fait de publicité non plus. Les Pions, la Surveillance générale et la direction n'ont jamais cherché à comprendre.

Jean **CUENCA** 46-50

devenu professeur en **1957** avec André **COLANGE** et Jean Pierre **GUERING**

Hommage de Pierre TRAINAR

à Antoine PALOMAR

A l'occasion d'une rencontre de l'Amicale les 18, 19 et 20 mai 2007.

Chers amis,

" *Antoine PALOMAR m'a demandé d'ouvrir cette séance par quelques mots.*

C'est avec le plus grand plaisir et le sentiment de l'honneur qui m'est fait que j'ai accepté.

Je suis en effet triplement heureux d'être là parmi vous tout d'abord parce que c'est la preuve que ma santé s'est améliorée, ensuite parce que j'ai toujours trouvé beaucoup d'agrément à nos réunions et enfin parce que je me sens très à l'aise dans le rôle de président d'honneur qui convient beaucoup mieux à mon âge que celui du président actif.

*Le président actif c'est Antoine **PALOMAR** et cela depuis longtemps !*

Notre amicale ne pouvait, en effet, puisque l'Ecole qui l'alimentait en éléments nouveaux a cessé d'exister et depuis de nombreuses décennies.

*Et cependant, contrairement à toute attente, l'amicale s'est développée, a grandi, grâce aux efforts d'Antoine **PALOMAR**, à sa persévérance, à sa méthode, à cette constante gentillesse et faculté d'accueil.*

Il a été, en tout, aidé par un bureau dont les membres ont su prendre leur part de responsabilité, et le résultat est là :

Nous voici encore une fois réunis pour une rencontre amicale, mais voilà, qu'avec ces amitiés de Jadis retrouvées, renaît le souvenir...

Quel souvenirs ?

*Celui d'un parfum d'eucalyptus, comme l'écrivait **VIGUIER**, faisant allusion aux arbres de l'école ?*

*Certes, oui, mais aussi et surtout celui d'un parfum autrement plus subtil et plus enivrant : le parfum de notre jeunesse enfoui, mêlé au parfum d'éternelle jeunesse de la terre d'Afrique dont **VAQUER** a pourtant évoqué l'histoire très antique et les fastes.*

Mais le temps de ses vicissitudes nous ont séparés de cette terre de jeunesse, maintenant presque aussi inatteignable que notre jeunesse elle-même, c'est pourtant elle, notre jeunesse qui, en magicienne, a transformé une terre pauvre en Eden une Ecole au régime plutôt rude en paradis perdu.

On accepterait difficilement aujourd'hui des conditions de vie aussi spartiates.

Ce sont elles, cependant, qui ont formé des hommes, qui vous ont formés.

Laissons donc, sans remord, aujourd'hui et demain, le parfum et la lumière de notre jeunesse nous saisir à nouveau et nous enivrer ".

Texte de Pierre TRAINAR remis après une AG à Armand **GALLARDO** et découvert aujourd'hui.

Je partage avec vous le témoignage de ce professeur que j'ai beaucoup aimé pour sa culture, sa bonté et sa sagesse.

Antoine

Pierre TRAINAR



- Anecdote de la Promotion 49-53 -

--

Pour notre 2^{ème} année, les volontaires ayant opté pour la première formation destinée à la DCAN, ont été regroupés dans la première classe intitulée 2^{ème} I, en 1951, après Pâques.

C'est ainsi que pour les 33 que nous étions, contrairement aux méthodes usuelles à Cap Matifou, le classement par ordre alphabétique, nos noms reflétaient une grande disparité, de A à Z.

C'est ainsi, que **BERNARDIN** voisinait avec **VAUX**.

Un soir à l'étude, notre pion usuel n'était pas disponible, et il était remplacé par **BENHABYLES**.

C'était un kabyle à l'accent épouvantable.

Il nous avait expliqué : « je suis breton par ma mère, et "raton" par mon père ».

Ce soir là, son attention est attirée au fond de la classe.

Il interpelle et désigne l'un d'eux :

« _ vô là bas, comment vôs appelez vôs ? »

« _ **VAUX**, M'sieur »

« _ je vôs demande, comment vôs vôs appelez ? »

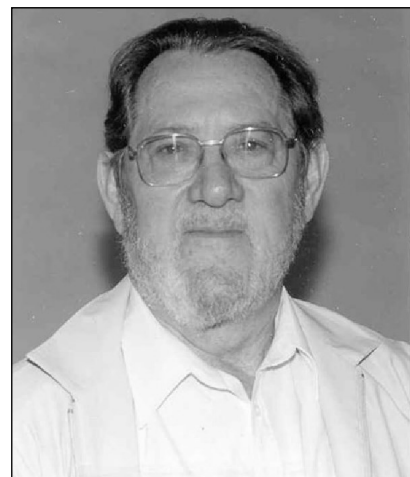
« _ **VAUX**, M'sieur ».

Grand éclat de rire général.

Mais, par la suite, lors de rencontres aux réunions de l'Amicale, au moins 3 fois, des élèves qui n'avaient aucun rapport avec la promo 49/53, m'ont certifié avoir assisté à cette scène.

Mais à l'école, cette phrase revenait souvent dans les plaisanteries, et chez les anciens également, même en famille.

Claude **BERNARDIN** 49/52, ex 2^{ème} I, ex DCAN.



- Anecdote de la Promotion 50-54 -

--

Le nom de **CAPORAL**, évoqué par Georges **ZAMMIT** dans le numéro 72 du journal des anciens m'a remis en mémoire une anecdote qui doit se situer vers 1962/1963.

J'étais alors au CEV comme jeune ingénieur au Service des Matériels Aériens.

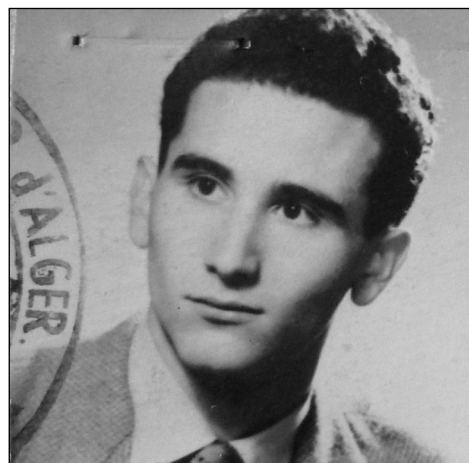
Un jour j'assistais à une réunion dans une grande salle du CEV. Cette réunion était présidée par le Directeur Adjoint du CEV, Général de l'armée de l'air.

Sans rapport avec l'objet de la réunion, il y avait ce jour-là une grève au CEV. La réunion se déroulait normalement, quand soudain est apparu le chef du Service du personnel du CEV (aujourd'hui on dirait Directeur des Ressources Humaines), qui interrompt la réunion, se précipite vers le président et lui annonce : « **CAPORAL** voudrait qu'on lui envoie le plus rapidement possible la liste des grévistes ».

Il faut dire que nous nous trouvions dans une période où le cabinet du général de Gaulle, Président de la **République** téléphonait au CEV presque tous les jours pour s'enquérir de l'avancement des essais du Mirage IV, qui devait servir de vecteur à la « bombinette ».

Après que le Chef du personnel **BEZAMAT** se fut retiré de la salle de réunion, on entendit l'ingénieur en chef **LIFFERMAN** briser le silence qui avait succédé à l'incursion inattendue de **BEZAMAT**, pour questionner avec un air faussement naïf : « Caporal c'est plus haut que Général » ?

Guy **BESSIERE** 50-57



Nota du journal N° 72 : Mr. **CAPORAL** était le chef de bureau du Général **AUBINIERE**

- Naissance d'une vocation -

--

Je devais avoir 8 ans, à Bougie. Quand il y avait des meetings aériens à l'aérodrome, nous y allions à pied et nous assistions aux acrobaties des avions. Il y avait un pilote, très populaire, qui nous émerveillait. Il s'appelait Doret et son avion était un Dewoitine D27 à ailes parasol, décoré de bandes rouges et blanches un peu à la façon du drapeau japonais. Souvent, lors du retour à la maison on ramassait des poireaux sauvages dans les rangs de vigne !

A l'arrière port il y avait une base d'hydravions CAMS et en allant nous baigner, c'était passionnant de les voir décoller et amerrir.

Je pense que c'est cela qui a éveillé ma curiosité et plus tard ma vocation aéronautique. Ce qui est drôle car mon souhait n'était pas d'être pilote, mais plutôt de travailler sur ces engins qui évoluaient dans les airs.

Par la suite, j'ai construit des maquettes. A l'époque, si on voulait qu'elles volent, elles ne ressemblaient pas aux vrais avions et bien souvent elles subissaient quelques accidents avant qu'elles ne consentent à voler correctement .

Les années ont passé. Mon brevet en poche, j'ai présenté le concours d'entrée à l'école de l'air du CAP MATIFOU près d'Alger. Sa vocation était de former des spécialistes pour les Ateliers Industriels de l'Air, ce qui correspondait parfaitement à mes aspirations. C'était en 1948. Le concours avait lieu dans toute la France et il n'y avait que 150 places à pourvoir. J'ai été reçu et comme j'étais mineur, c'est mon père qui a rempli mon dossier d'inscription. Je le vois encore (nous habitons à cette époque dans une maisonnette des CFA à Mouzaïaville, à 70 kms d'Alger), assis dans la salle à manger et m'appelant pour me demander si c'était bien ce que je voulais. Devant mon affirmation, il a signé en me disant « Si cela ne te convient pas, ne viens pas me demander quoi que ce soit, après ». Il faut dire que mon père pensait que je rentrerais aux chemins de fer. Il y avait une école à Dellys, où on prenait les enfants qui avaient le certificat d'études, donc vers 11 ans et mon père avait laissé passer cette date. Je dois dire que j'ai eu de la chance .

Cette première année à l'ENPA ne m'a pas porté bonheur car il y a eu une épidémie de grippe. Etant de petite santé, j'ai passé le plus clair de mon temps à l'infirmerie de l'école, ce qui m'a fait redoubler ma première année. Malgré tout j'ai gardé mon N° matricule, le 84 qui correspond bien au niveau que j'ai gardé toute ma vie scolaire, le milieu . En cette année 1949, j'ai vu arriver beaucoup de camarades que j'avais côtoyés dans les écoles successives que j'ai fréquentées (un copain de l'école maternelle de Bougie entre autres).

La première année a consisté à faire des stages dans plusieurs disciplines: machines outils; forge, chaudronnerie, ajustage, électricité.

En chaudronnerie on fabriquait une louche, un cendrier, un quart comme dans l'armée. Cela m'avait plu, mais quand j'en ai parlé à mon père il a manifesté son mépris. Il est vrai que pour lui, ce métier consistait à étancher les ustensiles en métal avec de l'étain, travail que je l'avais vu exécuter plusieurs fois à la maison. La filière la plus prometteuse était l'ajustage avec, en final, le réglage des commandes de bord, le travail sur les moteurs, les instruments de bord. Seulement les places étaient comptées et il fallait être bien notés.

Je me suis accroché et j'ai fait de l'ajustage l'année suivante.

Dans l'atelier il y avait plusieurs rangées d'établis. Pour avoir un étau à sa taille on mettait le



Chaudronnerie fabrication d'un Quart en aluminium

coude au sommet de l'étau et la main sous le menton. On ajustait alors la hauteur à l'aide d'un tabouret. Notre moniteur était un gaillard (qui faisait du rugby avec son frère moniteur à la forge), monsieur **BROUSTEAU**. Interdiction de parler et encore moins de siffler. Il nous a appris le métier, et il fallait se tenir à carreaux: une mauvaise position en limant valait un coup de pied au cul qui vous faisait monter sur l'étau. L'autre moniteur d'ajustage était monsieur **ZAMMIT**.

On se levait à 6h, de l'eau froide pour se laver. De 6h1/2 à 7h: étude ; à 7 h1/2, petit déjeuner à la cantine; entrée en classe à 8h jusqu'à midi. De suite après, repas et retour en classe à 13 heures 30 jusqu'à 17 heures. Liberté jusqu'à 19 heures, repas du soir puis étude de 20h à 21h. Cela pendant toute la semaine du lundi au samedi, avec une demi-journée de sport le jeudi.

Avec le recul on comprend que ces horaires bien remplis étaient indispensables pour les études qui nous amenaient au bac et à l'apprentissage d'un métier de haut niveau.

Un soir par semaine, il y avait devoir surveillé, dans une salle meublées de petites tables éloignées les unes des autres rendant impossible le copiage ou le «pompage» comme on disait alors. Un devoir durait 2 heures et on ne savait jamais quelle matière on allait nous donner. Pour ma classe, c'était le mardi qui devenait ma terreur quand arrivait ce jour fatidique.

La deuxième année s'est bien passée. Notre prof d'Anglais était petit et replet. Il avait une Matford qu'il conduisait avec force coussins sur son siège. Sa manie, c'étaient les verbes irréguliers. Le prof de Math, Saïd, était notre terreur : un physique ingrat et des yeux en balles de ping-pong. Il ne nous laissait pas souffler pendant les cours. Notre camarade **FLECHE** avait toujours une semaine d'avance sur les leçons qui étaient dispensées et il n'hésitait pas à lever le doigt quand il y avait une dérive, si bien que le prof, à la fin du cours, ne manquait pas de lui demander son avis. Le prof d'électricité **RAZEAU** était passionné de foot. Par chance, nous avions une vedette dans la classe qui a fait une belle carrière dans ce sport. On réussissait à entraîner ce prof dans cette voie ... Le prof de mécanique était très gentil. Un jour il y a eu un lâcher de boules pointues et on a réussi à le faire sortir de la classe par la fenêtre. Il ne le méritait pas .



FLECHE Jean Louis avant et après

Le prof d'histoire-géographie **RAZIGADE** était maigre et sec. On avait appris que dans les années 30, il avait représenté la France aux jeux olympiques en course à pied. Son plaisir était les interrogations écrites. Pendant cet exercice, il restait assis à son bureau, ce qui nous permettait de placer le livre dans le dos de celui qui était devant. Donc il observait de son bureau, et de temps en temps faisait le simulacre de se lever. On entendait alors le grand bruit que faisaient tous les livres en se refermant! Pour les autres profs, dessin industriel, technologie, français cela se passait normalement.



Mr. RAZEAU

En ajustage, on faisait des assemblages sophistiqués et plus tard, dans les examens de changement de catégorie, il y avait inmanquablement la queue d'aronde à chapeau ... Parlons maintenant du Surveillant Général, **MANDRILLON** : une carrure de Rugbyman, présent partout à la fois et se déplaçant en vélo. Je ne sais pas quel élève avait bricolé sa bicyclette mais elle faisait un petit bruit caractéristique en roulant, ce qui nous permettait de le détecter.



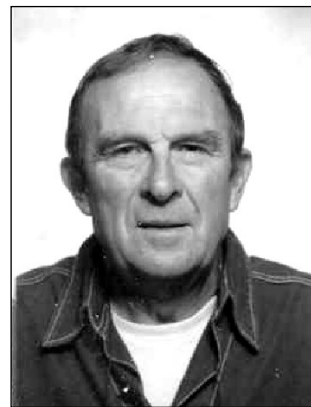
MANDRILLON

On m'a dit qu'on lui avait rempli le cadre de plomb, mais je ne sais pas si c'était vrai. Le soir, l'étude était interminable et il arrivait que la tête devenait lourde. Le surveillant assis à la table du prof ne nous en tenait pas rigueur mais par contre, le Surgé regardant à travers la fenêtre nous réveillait brutalement avec une retenue le dimanche suivant à la clé. Notre parade était qu'il fumait la pipe et utilisait du tabac Amsterdamer dont l'odeur caractéristique nous alertait.

Il vérifiait que nous portions notre blouse grise et nos cheveux coupés à 3 centimètres. Notre ami **TELLO** qui nous dépassait d'une tête attirait toujours son attention.

Au cours de cette année, une note a été affichée. Elle émanait du Ministère de la Marine. On parlait de la création d'un atelier de révision des avions de l'Aéronavale qui serait situé près d'Oran. On nous racontait que nous aurions l'occasion de visiter des pays et de bonnes possibilités d'avancement ...

Pour moi, c'était toujours dans le sens de mes aspirations. En outre, il n'y avait qu'une année à faire. Ayant redoublé la première année, 4 ans, c'était un peu trop en suivant le déroulement classique de l'école.



TELLO René

Me voici donc orienté vers la Marine. Une première classe de 15 élèves était formée dont plusieurs avaient choisi cette voie car elle les rapprochait de chez eux .

Nous faisons beaucoup d'atelier et de technologie On s'instruisait sur des avions déclassés affectés à l'école.

Sur un fuselage de Morane Saulnier, à aile parasol, fuselage de type tour Eiffel, calé horizontalement, il fallait régler par des tendeurs la déformation dudit fuselage avec fil à plomb et traçage sur le sol, le calage des ailes à l'aide d'un niveau d'artillerie, l'équilibre du poids de l'ensemble. Etc...



Morane Saulnier à aile parasol

L'école possédait, également, le premier avion à réaction construit en France, le SO 6000 «Triton» sans son réacteur anglais et avec ses ailes droites. Il ressemblait à un dauphin.

On apprenait à faire des épissures dans des câbles d'acier (et on minutait le temps de réalisation), à réparer des trous dans la tôle, à faire de l'entoilage, à monter et démonter des équipements, des gouvernes, des trains d'atterrissage .

En technologie: comment volait un avion, les différents modèles, les accessoires indispensables au vol.

En métallurgie: la composition des métaux et leur formule chimique ...

Nous sommes restés 1 mois après que l'école a fermé ses portes pour les vacances d'été. C'était en 1952 et diplôme en poche nous voici envoyés à Toulon, au Mourillon , notre base d'affectation qui était en train de sortir de terre.

A Oran les chaudronniers fabriquaient des planeurs cible, copies conformes des V2 que les allemands envoyaient sur Londres.

Je me suis retrouvé à l'atelier des hydrauliques, atelier destiné à réparer les amortisseurs, les hélices, les vannes, pompes hydrauliques et essence. Nous possédions des avions américains de la seconde guerre mondiale et quelques équipements français. Le travail était vraiment artisanal : l'équipement démonté, on attachait les pièces en alliage léger avec du fil à lier en acier; on récupérait la visserie. On assurait le décapage des pièces en alu et le cadmiage des vis dans les bacs adaptés à ces opérations. Les joints se faisaient sur le corps de l'équipement à l'aide de feuilles de liège.

On remontait tout ça et c'était essayé au banc hydraulique. On asséchait et nettoyait les équipements au trichloréthylène, extrêmement nocif. Cela nettoyait si bien qu'on y trempait même nos vêtements de travail au mépris de notre santé !!!

Appel sous les drapeaux et départ à Karouba en Tunisie, en 1953. Affectation à l'atelier hydrauliques.

Nous avons commencé à recevoir des avions américains «Corsairs» F4U7 tout neufs. Le porte avions «Dixmude» les amenait d'Amérique et on s'est mis au déstockage de ces beaux avions, très modernes qui avaient une technologie sophistiquée. Nous étions aidés par des spécialistes Américains. Pour l'entretien d'un avion, chez nous, il y avait un motoriste, un électricien, et un cellule par avion (en escadrille) pour le fuselage, les équipements, l'hydraulique, les commandes etc... Par contre chez eux, il y avait le spécialiste du train d'atterrissage, un autre pour les freins, un autre pour les roues etc...



Corsairs F4U7

La France en a acheté 97. Une modification française consistait à y ajouter un compresseur à l'arrière du moteur pour permettre le décollage à partir de nos porte-avions, plus petits. Ce faisant, le nez de l'avion était plus long. Le Corsair ayant un train classique, le pilote avait peu de visibilité vers l'avant .

Notre base se trouvait à 3 kilomètres de la piste d'envol. On avait tracé une ligne blanche sur les deux côtés de la route. Le travail du patron d'appareil (responsable de la bonne tenue de l'avion), était d'aider le pilote à s'installer dans le cockpit et de faire les vérifications de bon fonctionnement avant vol. Il s'asseyait en bout d'aile, permettant au pilote de se repérer avec la ligne au sol. Le gars sur l'aile voyait bien devant et avertissait le pilote des obstacles éventuels. Inutile de dire que dans cette position instable on n'était pas fier! Surtout que l'avion ne roulait pas lentement !

Nous avons aussi déstocké 20 SNB 5 Beechcraft , petits bimoteurs pour le transport d'une douzaine d'hommes .

J'ai donc fait partie de l'escadrille 14F, pendant toutes ces opérations de vols d'entraînement. Les pilotes, formés aux US , sont arrivés dans leurs belles tenues pleines de "Gadgets" comme les aiment les "amerlocs" et de beaux galons. Ils ont dû troquer tout ça pour nos tristes tenues Françaises.

Les vols se sont succédé et il y a eu des accidents mortels dus à des erreurs de pilotage mais aussi à un défaut d'équipement: les hélices étaient commandées par un régulateur de marque ROTOL qui avait la fâcheuse tendance à mettre l'hélice en drapeau. C'était, alors, le plongeon assuré, ces avions n'ayant aucune qualité de planage.

Les jours heureux se sont achevés brutalement: l'escadrille est partie pour l'Indochine. J'étais appelé sous les drapeaux et il n'y avait pas de place pour moi. Je me rappelle qu'ils sont partis en civil par avion, les escales se faisant en pays neutre. Les avions sont restés à la base. Là bas, ils ont volé avec des avions fatigués qui avaient fait la guerre, cédés par les US, ainsi que des avions que les japonais avaient abandonnés.

Je me suis retrouvé à l'atelier de la base, jusqu'à la quille bien que le capitaine ait essayé de me faire remplir. J'en avais assez. Je suis arrivé en 1954 a la base aéronavale de LARTIGUE (DCAN AR-BAL), près d'ORAN, qui venait d'être terminée.

Pour nous mettre en jambes, nous avons reçu deux Catalina en révision générale, interdits d'atterrissage, vu leur grand âge et le premier d'une série de NEPTUNE P2V6 (suivi des P2V7 plus performants) avions modernes pour l'époque.

Je ne sais pas ce qu'attendaient nos cadres de nous. Je pense qu'ils ont eu peur en voyant cet avion aussi sophistiqué. Le P2V6 était un bimoteur; la dérive culminait à 18 mètres, équipé de deux moteurs de 3500 cv chacun, destiné à chasser les sous marins et à effectuer la surveillance maritime ;

autonomie en vol : 5 heures avec 18000 litres de carburant. On a ajouté deux réacteurs d'appoint sur le modèle suivant. Nous n'étions qu'une trentaine sortis tout frais émoulus de l'école et nous avons reçu un outillage ultra moderne. Les autorités ont commencé à nous interdire de monter à bord, n'ayant pas confiance en nous. On est restés plusieurs mois inactifs, attendant de savoir la suite des événements. La direction a demandé des volontaires des ateliers de la FRANCE avec prime de 300.000 frs, et un contrat de 3 ans.

Nous avons vu arriver quelques «spécialistes» et les travaux ont commencé.

Nos « spécialistes » ont dressé une table sur tréteaux au pied de l'avion, et nous avons commencé le démontage en précisant à ces messieurs, chaque fois que nous descendions de l'avion comment nous avions opéré! Ce qu'ils couchaient soigneusement sur leurs feuilles. Il y avait une quantité d'équipements étalés, dans le désordre, sur le sol, mais par bonheur notre savoir nous a permis d'effectuer tous ces travaux en toute sécurité. Ces messieurs n'étant d'aucun secours et les autorités, s'étant rendues compte de l'incompétence de ces «spécialistes», se sont décidées à nous laisser prendre les choses en main.

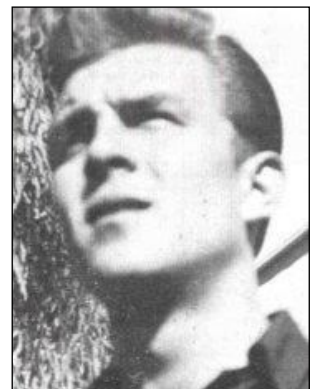


Neptune de la flottille 22F à Lartigue

Nous avons reçu d'énormes livres de nomenclatures (maintenance manual, parts catalog) des plans, des notices de réglage des équipements, malheureusement écrits en anglais. C'est là qu'on a regretté de n'avoir pas été plus attentifs aux cours de notre prof d'anglais. Heureusement on a déniché des petits dictionnaires techniques français/anglais édités par Hispano Suiza.

On a attaqué les bouquins de nomenclatures , page par page, en faisant des listes d'équipements et de pièces élémentaires (désignés par le terme «item») tout en les numérotant : groupe A: cellules; groupe B: Hydrauliqueetc. .Notre ami **TELLO** a photographié chaque pièce. Bien entendu, le travail de copie de nos «sauveurs » de FRANCE» est parti à la poubelle.

Ce premier P2V6 avait été réceptionné avec des tourelles. Il a fallu installer des verrières d'observation à l'avant et à l'arrière et plus tard, la verrière arrière sera remplacée par un cône MAD, détecteur magnétique pour sous marins en plongée, jusqu'à la profondeur de 300 mètres .



TELLO René

Les années ont passé, on avait la connaissance due à la routine. Plus tard, l'atelier de l'AIA de La Sénia a fermé ses portes, et nous avons reçu par transfert, une partie de leurs personnels. Paradoxalement, vu qu'ils étaient plus anciens que nous dans le métier, certains d'entre eux se sont retrouvés, par choix, chefs d'équipes. Il faut comprendre nos dirigeants : un chef d'équipe n'est pas productif, donc, nommer l'un de nous à ce grade c'était perdre un gars compétent sur le tas.

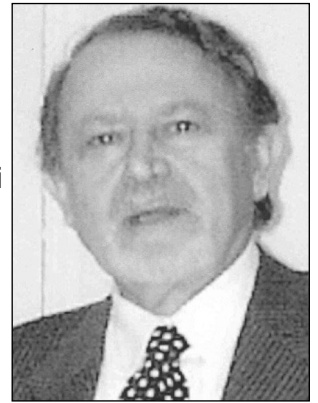
Un matin, mon chef d'atelier nommé **LELAN**, vint m'avertir que j'étais nommé chef d'équipe de spécialité. C'était une invention de notre Direction. On continuait à travailler normalement en atelier mais nous étions responsables de notre spécialité (pour moi: hydrauliques) de tous les avions en cours de révision. Nous avions quand même les 20 % du salaire supplémentaires qui étaient attribués aux chefs d'équipes.

Je pense que la direction avait créé cela pour soulager les chefs d'équipes situés au pied des appareils et qui se contentaient de pointer la présence du personnel à bord. Certains de mes camarades

étaient bombardés contrôleurs (mon ami Edmond **KORCHIA fut l'un d'eux** pour notre spécialité).

Le travail s'effectuait, maintenant, de façon satisfaisante. Il y avait au premier étage du hangar de révision, les bureaux et une coursive surplombant l'atelier. De là-haut, les chefs de travaux nous regardaient bosser des heures entières tout en plaisantant. Je ne me rappelle pas en avoir vu un descendre dans les avions pour suivre les travaux que nous effectuions. Je suis certain que ceux-ci dépassaient leurs compétences. Pour eux le paradis s'est terminé quand ils sont rentrés en FRANCE, avec le personnel métropolitain fortement syndicalisé.

En FRANCE, les ateliers étaient encadrés par des Techniciens à statut ouvrier (T.S.O) ou « préparateurs ». Leur travail consistait à pondre les notices et fiches de travaux destinées à aider l'ouvrier dans ses attributions.



KORCHIA Edmond

Donc, il a été décidé de faire passer un concours qui permettrait d'accéder à cette spécialité. Il y avait quelques collègues qui faisaient un travail qui ressemblait à cela mais ils ne travaillaient pas pour le bord (travail sur avions) où nous étions obligés de nous débattre avec les notices américaines, aidés du dictionnaire, avec les réglages en millième de pouce , etc. Je m'étais procuré un palmer, un pied à coulisse et une règle en pouces pour m'aider à déterminer avec précision (par conversion) les tolérances entre les systèmes de mesures anglais et français.

J'ai posé ma candidature au grade de T.S.O, ce qui n'a pas plu au Directeur **SAUVEY**. Tout marchait comme sur des roulettes, chacun à sa place. Il me fait appeler dans son bureau et commence par me dire que, pour postuler, je dois avoir fait auparavant 6 mois dans les bureaux. Je lui demande donc de me permettre de les faire. Son problème, c'est que tout le personnel compétent qu'il possède est issu de notre école, L'ENPA (ainsi que tous ceux des ateliers qui révisent les équipements au sol). Excédé, il me pose un ultimatum: si j'échoue au concours je perdrais ma position de chef d'équipe qui m'apportait un plus dans mon salaire. J'ai tenté le coup.

Grâce à Dieu, j'ai réussi confortablement, et malgré tout, j'ai continué à être responsable de toute l'hydraulique des avions qui sortaient de chez nous après avoir été nommé contrôleur dans ma spécialité.

On approchait de la débâcle (fin des événements d'Algérie, prévision de fermeture des ateliers). Quelques avions ont été envoyés en FRANCE, en révision chez Breguet à Anglet. A la DCAN Arbal, un personnel navigant militaire réceptionnait nos avions après révisions. On s'entendait bien et ils venaient nous donner leurs impressions après réception. Comme de juste ils réceptionnaient aussi ceux de Breguet et les ramenaient à la DCAN Arbal. A chaque retour, ils mettaient l'avion sur le tarmac devant nos hangars, venaient me voir en douce et me demandaient de parfaire les réglages effectués chez Bréguet, ce qui mettait en fureur mon chef de travaux **MESGUEN**. Je les faisais quand même, la sécurité ne pardonne pas le travail mal fait.

A Arbal nous révisions aussi des Beechcraft SNB5, ceux qui étaient passés à Karouba pendant mon service. Il n'y avait pas d'hydraulique, sauf les freins qui étaient à peu près pareils à ceux des voitures automobiles. Pour chasser l'air dans le circuit de frein, j'avais bricolé avec du matériel de récupération un petit outillage assez rudimentaire. Quelle ne fut pas mon étonnement en voyant mon appareil en photo dans la notice de révision !

Ces avions possédaient des circuits pour le remplissage en carburant en pression sous les ailes; chose qui ne servait pas dans la marine. A mes moments perdus, j'avais relevé tout ce montage sur les plans de l'avion. Un chef de travaux avait eu connaissance de mon initiative et il m'a harcelé pour que je lui donne ces relevés. Cela lui aurait permis de se faire mousser auprès des chefs. Je ne lui ai rien donné et j'ai gagné un ennemi.

On a déménagé tout notre matériel, à partir de 1960, vers la FRANCE. Déjà, une partie du personnel avait été mutée à Montoir de Bretagne, près de SAINT NAZAIRE, transfert prévu pour continuer les révisions des produits encore sous notre responsabilité (BEEHCRAFT et équipements divers) Beaucoup se battaient pour partir, espérant garder les avantages acquis. Les anciens de l'école, par contre, ont trouvé là d'autres opportunités de carrières, mais ailleurs que dans l'aéronavale. Un copain d'une année après moi est entré au CEA de Pierrelatte, **HERBST**. Il nous a envoyé des dossiers d'embauche et cela a été une hémorragie. Pour ma part, je ne voulais pas quitter l'aviation, mais ne pas aller à Montoir, ayant mes parents à Toulon.



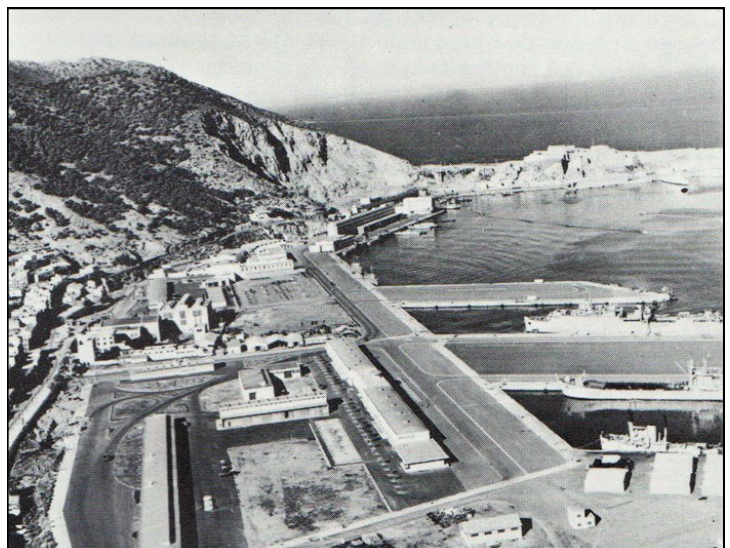
Beechcraft SNB-5 à Agadir au Maroc

Je restai en ALGERIE en compagnie d'une trentaine de réfractaires et de mon ami **HUBLIN**, un projet d'implantation d'un terrain près de la base atomique de Mers el Kebir ayant retenu notre attention. Notre détermination à rester ne plaisait pas à notre Directeur qui nous convoquait régulièrement dans son bureau, nous menaçant de nous envoyer dans les sous-marins ! On se voyait enterrés dans des bâtiments pleins de cambouis, nos chers avions, en comparaison était un matériel chirurgical! (pourtant, plus tard, j'y suis allé).

Une anecdote me revient à l'esprit. Nous avions du personnel autochtone, embauché provisoirement pour le déménagement. Or, en 6ème scolaire, j'avais pris l'arabe comme langue vivante et j'ai beaucoup aimé mais je n'ai fait qu'un an. L'année suivante, nous avons déménagé à Bouïra où on ne pratiquait pas de langue étrangère. Après 62, il y avait un journal, El Aram, écrit en arabe. Les 3/4 des arabes ne sachant pas lire, tous les matins, je m'asseyais par terre contre un mur ; tout ce beau monde autour de moi et je leur lisais le quotidien. Le plus marrant, c'est que j'avais fait de l'arabe littéraire qui n'a rien à voir avec la langue parlée et donc je lisais sans rien comprendre, ce qui était impossible à admettre par mes auditeurs !

Dans la base anti nucléaire de Mers el Kebir, j'ai eu la tâche, aidé d'un ami **SALVADOR**, de répartir le personnel dans les ports de France. Sur les 966 personnes à rapatrier, 200 venaient de Bizerte après la fermeture des torpilles. elles ont été mutées à La Londe-Les-Maures et St Tropez .

Les ports, en FRANCE, avaient déterminé leurs besoins en personnel. Un questionnaire était soumis aux gars qui exprimaient sur ce document, leurs souhaits, en choisissant trois ports d'affectation, par ordre de préférence. Il fallait, ensuite, y mettre l'ancienneté, la composition familiale, les notes etc... Tout ça, entremêlés de calculs savants, donnait un chiffre, permettant de déterminer les affectations dans les ports. Nous avions tous les dossiers du personnel et je suis tombé sur le mien ! Colère de ma part envers mon Chef de travaux **MESGUEN** . Avec la note que j'avais eue au concours TSO, j'aurais eu droit à un échelon qu'il m'a refusé !



Base navale de Mers el kebir Oran

En 64, fermeture définitive de Mers el Kebir, rentrée en FRANCE avec un vieux cargo. Inutile de préciser que j'étais muté à Toulon ...

Et me voilà revenu dans mon ancien atelier, au Mourillon, avec les mêmes gars, les mêmes chefs, mais avec le grade de TSO ! Rien n'avait changé depuis mon départ en 53).

Je suis affecté à une équipe où travaillaient deux ouvriers, **ODON** et **COLAS** qui avait pour tâche de comptabiliser le matériel à réviser. Tous les mois ils établissaient un relevé agrémenté d'une courbe figurant la production du mois écoulé. Deux ouvriers, **PICARD** et **CRUCIANI**, étaient responsables du dépôt de matériel en attente de rechanges et un ajusteur. Nous avions un petit atelier avec un tour canadien, prévu à l'origine au tournage de canons d'armes légères, tout ce beau monde sous ma responsabilité.

L'astuce de nos deux gardiens de matériel en souffrance était d'avoir les étagères bien garnies. J'ai fait mon possible pour diminuer tout ça, par cannibalisme et commande des pièces en attente, ce qui a paniqué mes deux compères qui pensaient être obligés de retourner à l'établi mais je les ais gardés.

Nous étions en mars 1964 ; j'avais constaté une certaine méfiance de la part de mes collègues, et je n'y ai pas attaché trop d'importance. Par chance, un concours pour les TSO 4 se présentait en septembre. Il faut dire que cette catégorie se passe au niveau de tous les ports et on ne peut postuler que tous les 2 ans, ce qui fait que pour monter dans l'échelle, il fallait présenter un concours tous les deux ans !

Je faisais partie des 8 qui ont été reçus à Toulon. Tout de suite, j'ai été accepté par mes collègues d'où l'explication suivante: avec les bras cassés qui étaient venus en renfort, on connaissait leur nullité. Quand ils sont rentrés en FRANCE avec les avantages qu'on leur avait octroyés, il était normal qu'ils pensent que nous étions des minables. Mon examen leur avait prouvé le contraire ! Malheureusement, cela ne s'est pas arrêté là. Il y a une notation mensuelle de chaque individu, une somme étant allouée pour chaque groupe et répartie en fonction de cette note à tout le groupe. L'ingénieur responsable de l'atelier, Mr **BARTOLI** m'appelle dans son bureau et me dit : avec votre nouveau grade, vous effectuez le même travail que vos camarades, donc je vais être obligé de vous donner une note inférieure de façon à équilibrer les salaires !

Nous révisons les Crusaders démontés à Cuers. Un de leur point faible était le piston d'amortisseur du train avant. Au contact de l'air marin, le chrome s'oxydait à l'endroit où le piston rentre dans le cylindre. Faute de rechanges, les avions se sont trouvés immobilisés. Panique de nos chefs. Le chef de travaux **CHARRACHE** qui nous coiffait à l'époque avait dit qu'en FRANCE c'était irréparable. Je ne savais pas cela. Il était question de chromage dur, autrement dit, le chrome était déposé directement sur le fût en acier. En cherchant dans les archives, j'ai trouvé une méthode émanant d'Hispano Suiza qui donnait tous les renseignements. Restait à trouver un atelier qui ferait ce travail. Quand il y a un travail de ce genre, qu'on pourrait appeler « un mouton à 5 pattes », les chefs de nos services le rejettent. Ils préfèrent des séries où on ne se casse pas la tête. Pourtant, notre personnel est de haut niveau et j'ai pu constater ses qualités par la suite. La société « Nobel Bozel » qui faisait des dépôts électrolytiques à grande échelle a accepté de me prendre deux fûts d'amortisseurs. Perdus pour perdus c'était intéressant d'essayer de les réparer. Plus tard, j'ai reçu mes deux fûts.

Le dépôt était correct, j'avais beaucoup d'appréhension mais des essais de dureté Vickers m'ont rassurés, un polissage au tour, le diamètre vérifié et ils sont partis au remontage. Cela n'est pas passé inaperçu dans les hautes sphères et j'ai appris que notre chef de travaux avait reçu un savon. Je n'ai plus eu de nouvelles. Par la suite, on a voulu effectuer les dépôts à Cuers. Le temps de dépôt était trop long. On mettait l'électrolyse le soir pour toute la nuit. Malheureusement on ne contrôlait plus l'épaisseur du dépôt de chrome, et il y a eu des déboires en usinant la surépaisseur, il n'était pas rare que le chrome éclate ...

Montoir a fermé ses portes au bout de deux ans et deux TSO sont venus nous seconder.

Le chef d'atelier me fait appeler, et m'informe que je suis remplacé par l'un des nouveaux arrivés nommé **LEQUEUX**, sans me donner d'explication. Depuis 52, j'ai une amie qui est devenue secrétaire principale de l'atelier. Elle m'a dit un jour qu'elle voyait mon remplaçant reçu tous les jours par le Directeur qui se nommait **CHEVALIER** à l'époque et en discutant avec lui, elle a su que le « mouchard » donnait chaque jour un compte rendu sur l'atelier. Le directeur manifestant son dégoût, lui a dit qu'il avait besoin de gens comme celui-ci malgré son mépris envers lui.

J'avais à peu près 200 équipements à gérer et ayant l'habitude du bord, ça me manquait de ne pas bidouiller ! Quand j'avais un équipement nouveau à étudier, je faisais la notice, et j'allais travailler avec le gars qui devait effectuer la révision. Habituellement, je réparais 5 équipements avant de passer à autre chose. Mes collègues voyaient cela d'un mauvais œil. Ils avaient une certaine distance envers les ouvriers. Je n'ai jamais éprouvé cela, tous étaient des amis et je suis content, maintenant quand je rencontre un ancien, de tailler une bavette avec lui, fût il balayeur.

L'ennui avec tout ça, c'est qu'ils n'avaient pas besoin de venir me voir, la marche à suivre étant mise au point une fois pour toute, et cela n'arrangeait pas mes affaires : mes collègues étant fréquemment sollicités, les chefs ne trouvaient pas ça normal. Ils auraient voulu que le personnel vienne me solliciter comme ça ils avaient l'impression qu'on travaillait.

Monsieur BARTOLI a quitté notre atelier, et je suis certain qu'il n'a dit à personne la raison de ma prime diminuée.

Normalement, c'était au chef de travaux qu'incombait la notation, vu que j'avais une petite note, il ne voyait aucun inconvénient pour la rogner un peu plus.

J'ai réalisé que contre cela, j'étais sans défense, on pouvait ainsi sucrer un TSO ami, même s'il n'était pas dans notre atelier. Ce calvaire a duré 7 ans, je demandais à être muté, mes lettres partaient à la poubelle.

Nous avons eu un ingénieur frais émoulu de l'école François **BOULARD**. J'avais un hors bord, et le soir, j'apprenais le ski nautique à tous les copains de l'atelier qui étaient intéressés. Inévitablement, notre ingénieur est venu s'y frotter et une amitié est née. Ce que j'appréciais, c'est qu'il était inutile de lui demander une faveur malgré mes problèmes, ce n'était pas son principe. Je lui dois, malgré tout une fière chandelle : mes demandes de mutation étant toujours bloquées.

Pendant une certaine période, il a remplacé le directeur, il m'a conseillé de rédiger ma lettre qui est enfin passée et j'ai été convoqué à la Direction pour le Centre d'études et de Recherches techniques Sous Marines. Adieu les avions ! Ma demande était motivée, car ayant divorcé, (mon ex était à Cherbourg), et j'espérais voir ainsi mon fils plus souvent, ayant le droit de visite tous les 15 jours, je pensais me présenter un dimanche et avoir mon petit. Cela ne s'est pas passé comme ça. Bizarrement, ce n'était jamais le bon dimanche, il aurait fallu que je me présente le dimanche précédent ou le dimanche suivant pour le voir. Je n'ai jamais pu avoir la joie de le voir .

J'allais donc dans son école où j'avais la permission de la part des enseignants et l'embrasser. Il y a bien eu une certaine méfiance de ces personnes, mais je pense qu'elles avaient compris ma détresse. Il m'est aussi arrivé que, logeant dans le bâtiment des officiers de l'autre côté de la rue où était l'immeuble de mon ex, qu'on se fasse des signes d'amitié le matin à la fenêtre.

Me voici donc au CERTSM, impressionné de côtoyer une ribambelle d'ingénieurs. C'était un institut de recherches, de là est sortie la lignée de bathyscaphes, jusqu'au dernier, le Nautille qui aurait participé à la recherche du Titanic. J'avais à cette époque une piètre opinion de moi-même.

A chaque étage il y avait un service orienté dans un programme précis et au rez-de-chaussée, adossé au bâtiment, une ménagerie où il y avait des cochons, des rats, des souris de laboratoire. On étudiait des mélanges de gaz respiratoires, qu'on essayait sur des porcs de petite taille: ils étaient préalablement opérés et on leur implantait une sonde près du cœur. Pour cela, il y avait un bloc opératoire et le Professeur **POUPEE** très gentil chirurgien de grand renom venait orienter les travaux chirurgicaux.

Je pense avoir gagné son amitié. Il officiait à la clinique du Coudon et il a opéré **LIONEL** de l'appendicite, **SYLVETTE** de ses problèmes biliaires, moi-même des hémorroïdes et mon beau père frappé d'un cancer à qui il a permis de nous quitter sans souffrance.

A propos des expériences, les animaux étaient placés dans un caisson pour établir les relevés de leur respiration dans des plongées fictives. De l'autre côté du bâtiment, il y avait des caissons pour nos plongeurs et ceux de la Comex, société de Marseille spécialisée dans les essais de plongée à grande profondeur sur les puits de pétrole qui profitaient de nos infrastructures.

Nous avons aussi un service destiné à éliminer le bruit causé par les équipements et la coque des futurs sous marins nucléaires. Une section se trouvait au barrage du Castillon car il n'y avait aucun bruit parasite sur ce site. On aurait actuellement les sous marins nucléaires les plus silencieux du monde !

J'arrête d'énumérer toutes les études, ma curiosité étant insatiable et les gens impliqués étaient bien gentils de m'expliquer tout ça.

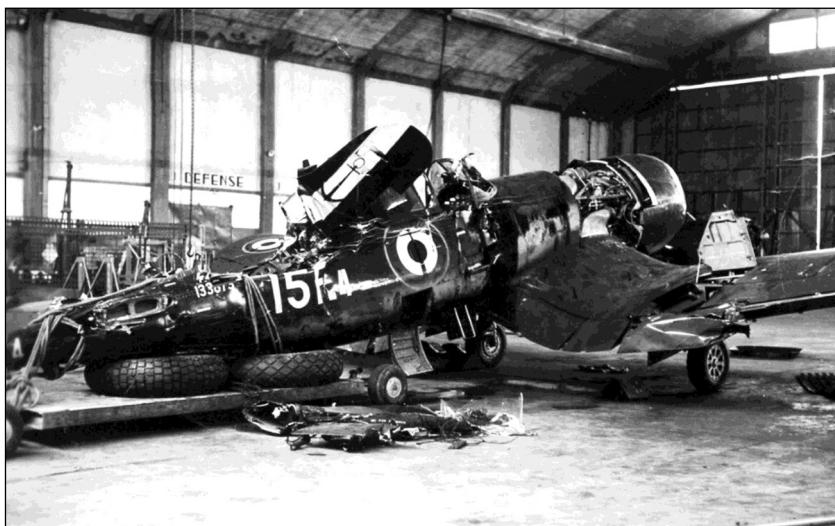
Mon service était concerné par la vie en atmosphère confinée dans les sous-marins nucléaires, le problème majeur étant de faire respirer 120 personnes, 70 dans les sous-marins d'attaque pendant plusieurs mois de plongée. Un homme consomme environ 25 litres d'oxygène par heure, et rejette du gaz carbonique, des usines effectuent l'électrolyse de l'eau issue de l'eau de mer par osmose inverse. Avec de la potasse comme conducteur d'électrolyse, on prévoit 30 litres d'oxygène par homme. Pour le CO₂, une autre usine fait passer l'air à travers des tamis moléculaires qui ne sont que des éponges en alumine piégeant les molécules d'oxyde de carbone plus grosses. Dans un deuxième temps, on chauffe ces tamis qui, en se dilatant, relâchent ces molécules. L'opération se fait en deux temps: une partie des tamis retient, pendant que l'autre partie libère par chauffage.

L'idée a été d'étudier une seule usine qui produirait de l'oxygène et qui retiendrait l'oxyde de carbone en continu. C'est ce projet, qui a provoqué mon affectation. Mon ingénieur **KUSSENER** avait demandé un dessinateur, mais je l'ai rassuré, mes connaissances en dessin industriel étaient suffisantes (merci ENPA) pour ce genre de travail.

Et c'est là que j'ai commencé à avoir de l'assurance: les scientifiques excellent en calculs et en étude de projet. Moi par contre, j'étais compétent en circuits hydrauliques complexes que j'avais manipulés pendant des années et c'était la première fois de ma vie professionnelle que j'étais confronté à l'étude d'un projet qui s'est avéré passionnant.

Je ne m'étendrai pas sur les embûches que nous avons eues en chemin, mais cela m'a fait visiter des usines disséminées dans notre beau pays, à Grenoble, d'avoir l'occasion de voir **Ramsès II**, sans son linceul, de participer à la mise au point d'une nouvelle usine de dessalement d'eau de mer par osmose inverse (montée plus tard dans nos bâtiments de surface, la main d'œuvre des appelés qui nettoyaient les bouilleurs ayant disparu.)

J'ai eu le plaisir de voir naître le NAUTILE, entre autres .



André FLORIT 49-52

NB: Le comité de lecture (CDL) précise que dans le texte ci-dessus, le terme «FRANCE» doit être assimilé à « FRANCE METROPOLITAINE »

Piqûre de rappel

Certains adhérents versent, à notre Amicale, leur cotisation annuelle, ainsi que les réservations à nos rencontres, par transfert de banque à banque.

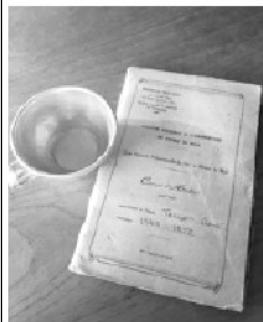
Le trésorier vous demande de préciser à votre banque émettrice de ne pas oublier d'indiquer le nom de l'expéditeur.

En effet sans cette précision nous recevons les paiements suivant une référence de chiffres qui nous oblige d'intervenir auprès de notre banque afin de rechercher le nom de l'expéditeur.

Antoine



Je lève « mon quart » à tous les anciens de l'ENPA



Miraculeusement conservé ainsi que mon Carnet d'Atelier, j'utilise « mon quart » en certaines occasions, ce qui ne manque pas à chaque fois de provoquer en moi une profonde nostalgie de « là-bas » et également une grande fierté d'appartenir au « Peuple de Matifou ».

René TELLO 49-52



La Clémentine

Découverte par le Père Clément   Misserghin

Voici l'histoire de cette découverte, telle que je l'ai entendue de mes Parents.

Les Pères   Misserghin ont depuis leur arrivée eu deux tâches principales en dehors de leurs activités religieuses.

- L'Orphelinat, dans lequel nombre d'enfants sont passés.
- La culture des plantes et particulièrement des fruits et des légumes.

Les deux sont liés pour la découverte de la clémentine.

Un jour, le Père Clément voit quelques enfants de l'orphelinat qui s'amuse dans une décharge publique tout en mangeant des fruits.

Il s'aperçoit, avec étonnement, qu'un arbre a poussé dans la décharge, que cet arbre porte des fruits qu'il ne connait pas et qui ressemblent à des mandarines, **c'était une greffe "naturelle" ou plutôt un hybride.**

Il essaya de reproduire cette greffe. Après de nombreuses tentatives infructueuses (si j'ose dire), il réussit la première greffe de la clémentine.

L'histoire a malheureusement perdu le nom des d couvreur s initiaux.

Ceci est la "véritable" histoire de la clémentine.

- *Baptême de l'air, (octobre 1958) -*

— —

Il fallut affréter trois autobus pour transporter la promotion jusqu'à l'aéroport militaire : tout le monde voulait y aller, ceux qui n'avaient jamais volé (les plus nombreux) et aussi les autres qui savaient déjà ce que c'était de monter en avion.

À cette époque, rares étaient ceux qui avaient déjà eu droit à un baptême de l'air, et si l'aviation n'en était pas à ses premiers balbutiements, les lignes aériennes étaient encore suffisamment rares et chères pour dissuader bien des familles à s'essayer dans les voyages aériens. Ce petit tour de vingt minutes nous avait été proposé gracieusement par l'ENPA, histoire de nous faire rentrer de plain-pied dans l'aviation qui marquerait notre avenir et dans quelques minutes nous allions faire partie des privilégiés qui avaient volé. On allait même nous fournir un diplôme qui prouverait notre baptême de l'air !

« **C'**est un aéroport militaire, vous savez ; n'allez pas croire qu'on va vous fournir un avion de ligne, avec hôtesses, stewards itou » C'est le sergent instructeur qui pense utile de nous prévenir, croyant sans doute avoir à faire à des gosses de riches.

« **C'**est quoi, l'avion qui va nous transporter ? »

« **Un** DC3. Un qui a fait la guerre d'Indochine, et même l'antérieur, mais il n'y a pas plus sûr. Puisque vous êtes une centaine d'individus, nous ferons trois rotations. »

J'ai choisi de faire partie de la troisième tournée pour garder mon envie intacte jusqu'au bout.

Le bimoteur s'avance bruyamment sur notre gauche et s'arrête devant nous. Le sergent instructeur nous pousse alors aimablement vers la porte de l'engin situé juste derrière l'aile droite. Un large sourire lui barre une face burinée :

« **Dépêchons**, les gars ; il va bientôt faire nuit ! »

Un compagnon curieux lui demande :

« **C'**est quoi, comme moteurs ? »

« **Deux** Pratt et Whitney de 14 cylindres en double étoile. 1100 cv au décollage. Hélices à trois pales. T'inquiète donc pas mon petit, l'appareil est increvable. »

L'appareil peut-être pas, mais mes tympans, eux oui le sont. Le niveau sonore est au paroxysme et le confort spartiate de l'intérieur laisse prévoir encore la surpuissance du bruit au décollage. Je m'attendais à une simple rangée de strapontins contre le fuselage, mais non : nous avons droit à de vrais sièges, pas des fauteuils rembourrés, non, mais chacun avec sa ceinture de sécurité et son arceau de protection en cas de choc.

La porte fermée, l'appareil se présente sur le centre de la piste et prend de la vitesse. Je suis tout excité et contemple ébahi le gazon qui file près du hublot. Après les tremblements dus au roulage, l'appareil s'est élancé et prend de l'altitude sans secousse : c'est parti, nous volons !

L'aluminium peint en kaki, comme les sièges, le fer solide, l'acier travaillé, le cuivre malléable, la fonte d'aluminium et le zinc, ces moteurs en étoile, ces tubes courbés, tout ce matériel pesant, bien plus lourd que l'air qui le supporte, tout cela vole par je ne sais encore quel miracle ! Pourtant, tout ce qui peut rappeler l'idée de poids, d'inertie, de force inflexible est là, et tout cela est destiné au royaume des cieux. Ils volent, ces fers à repasser, ces bunkers, ces cylindres de tôle et peuvent être dirigés dans ces chemins de nuées au gré des pilotes. Notre mission, notre avenir à presque tous, sera de faire encore mieux, encore plus beau, plus facile, plus léger et plus fort.

En attendant cet avenir lointain nous montons ! L'allégresse des camarades est sans doute aussi grande que la mienne et j'entends des cris de joie et d'étonnement, des "Ah" et des "Oh" dans le brouhaha assourdissant des moteurs plein gaz. En bas, les objets rapetissent et ralentissent, preuve de notre ascension. Chacun veut voir le sol à travers les hublots et se rendre compte par lui-même que l'avion grimpe au ciel sans effort apparent.

« On va passer au-dessus d'Alger ? »

« Je ne pense pas, non. Le survol des métropoles est interdit je crois. Par contre, un des anciens m'a dit qu'on passerait au-dessus de l'école. »

« L'ENPA. ! C'est l'ENPA en bas ! Regarde : ces dortoirs en "L" et au fond, les ateliers ! »

Pas de doute, c'est bien elle. C'est notre école. Notre moderne Rodrigo de Triana est soudain assailli par les curieux malgré les réprimandes du sergent instructeur : « Où ça ? Je veux voir. Pousse-toi une seconde. Ah ouais : j'la vois ! »

Le paysage se déroule en dessous. Les routes forment de longs rubans sur lesquels de minuscules véhicules courent comme des fourmis. Les champs scrupuleusement peignés butent contre les dernières maisons des villages... Qu'il est beau notre pays ! De là-haut, tout paraît aseptisé, ordonné et clean. Un instant, l'idée que quelque part en bas notre vie va reprendre bientôt m'effleure, mais sans force : mon tout nouveau plaisir, si différent, si vigoureux, oublie lâchement ceux du "*plancher des vaches*".

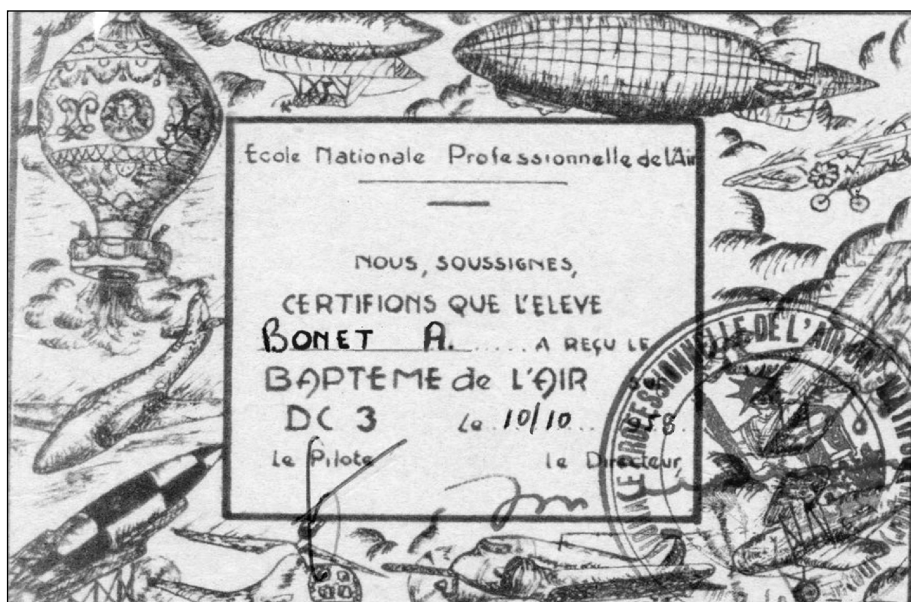
...La nuit va bientôt tomber. Nous ne pensions pas à elle tant le soir demeurerait clair, et clair encore le panorama de villages, de côtes argentées, de routes sinueuses. Mais il reste encore suffisamment de soleil pour incendier la flèche d'un clocher, le croissant d'un minaret... Et nous rentrons maintenant par dessus la mer qui renforce la lumière faiblissante...

Mais... notre tour en l'air est déjà terminé ? Quelques minutes ont suffi et déjà nous redescendons vers la terre ferme. Par la porte ouverte qui mène au cockpit (c'était évidemment possible alors !) on peut apercevoir la piste qui se précipite vers nous. La campagne maraîchère, verte, quadrillée, cousue comme un habit d'Arlequin, apparaît elle aussi. Plate, florissante et peuplée, elle n'a guère d'autre beauté que sa richesse, cette fausse pauvre rapetassée de cent velours.

Là-haut, dans le ciel d'octobre, pâle encore d'une si belle journée, aucun sillage ne marque notre chemin d'air. Que le parfum des eucalyptus est fort ce soir, et celui des galants de nuit, des romarins et des vignes récemment vendangées...

La terre grise nous reprend et nous épie dans le soir qui tombe, amie jalouse, un instant délaissée, et qui reconquiert à force d'embaumer...

Alain BONET (58/62)



Et le fameux « diplôme », retouché par Photoshop pour réparer les dégâts du temps.

- Samedi soir -

— —

C'est samedi soir et l'on flâne un tantinet dans les lavabos avant d'aller se coucher. Pourquoi les lavabos ? Sans doute pour l'espace qu'ils nous offrent, espace encore artificiellement augmenté par les miroirs au-dessus des robinets. C'est samedi soir et nos copains algérois sont rentrés chez eux pour un trop court week-end. C'est samedi soir et un peu de spleen s'empare de moi car il me reste encore deux longs mois de galère avant de rentrer et revoir mes amis de toujours, Paul, Michel, Antoine... Bachir.

Eux aussi sont dispersés autour de mon village pour raison d'études mais pas aussi loin que moi et ils peuvent se voir plus souvent !

Les miroirs, s'ils augmentent artificiellement l'espace, obligent aussi un peu à s'y mirer. Diable, c'est leur raison d'être ! Et je me contemple dans l'un d'eux, mais triste à mourir, à côté d'un copain qui rase le duvet naissant de sa moustache avec un rasoir électrique.

En un instant les rares occupants du dortoir sont tous là. C'est que c'est un événement, un gars de seconde qui se rase. Certains l'ont déjà fait, mais en catimini. Moi je n'ai encore rien à raser, alors j'évite de m'en vanter. D'ailleurs, malgré l'extrême curiosité des présents, les conversations, mine de rien, tournent plutôt sur la convenance de se raser au plus tôt, ou bien d'attendre un peu car une fois l'habitude prise elle se transforme en corvée, ou encore de l'avantage du rasoir électrique sur la lame Gibb's Mince... Personne pour dire carrément : « Je me rase parce que je suis devenu homme, et qu'un homme, ça se rase ! » Alors tout le monde observe au plus près notre ami, qui a du mal maintenant, avec tout ce monde autour, à s'observer dans la glace.

Là dessus, le pion arrive :

« **A**llez les gars, c'est l'heure ! »

« **M'**sieur, un moment encore, c'est Tartempion qui se rase ! »

« **O**uais ! Il a d'ailleurs presque terminé ! »

Le cadot de la lime ultra douce supplie :

« **I**l lui reste encore la finition à faire. Deux minutes encore m'sieur ! »

Le pion, magnanime, lui concède le temps nécessaire. En attendant, il se penche vers le miroir et tâte son menton glabre.

« **I**l y a longtemps que vous vous rasez, m'sieur ? »

« **J'**avais plus ou moins votre âge, je crois, quand j'ai commencé. Maintenant, c'est une corvée tous les jours... Ou presque... »

Il bluffe, car ses joues parcheminées dénoncent une barbe de quatre jours.

Il a vingt-six ans ce pion. Pas très jeune pour un étudiant de quatrième année de médecine ! Un ancêtre pour les jeunes garçons que nous sommes. Il observe avec attention son reflet dans la glace, l'œil soucieux et incrédule, comme il observerait un étranger dont le visage lui rappellerait obscurément quelqu'un.

Je me dis que depuis le temps que les miroirs ont été inventés, on n'a pas encore trouvé le moyen de faire en sorte de se voir tel que l'on est vraiment : je lève ma main droite, et mon reflet en même temps lève sa main gauche, je penche ma tête à gauche et mon image en fait immédiatement

autant, mais vers sa droite. Il faudra que je pose la question à Madame **HAURIE**.

Je cherche en vain des boutons d'acné et je me dis que j'ai bien de la chance de ce côté-là. Puis j'observe mon compagnon qui se rase et là, je l'envie un peu d'avoir déjà de la moustache.

Alors je vois le pion qui se rapproche sans se quitter des yeux, et regarde plus intensément les commissures des lèvres, les griffures sous son nez, le coin des yeux qui révèlent de légères traces du temps, les fines ridules des paupières, la couleur de ses cheveux dont le noir n'est plus aussi noir, le duvet de son cou qui semble plus gris, sa jeunesse qui tout à l'heure le quittera, qui, déjà, s'est enfuie...

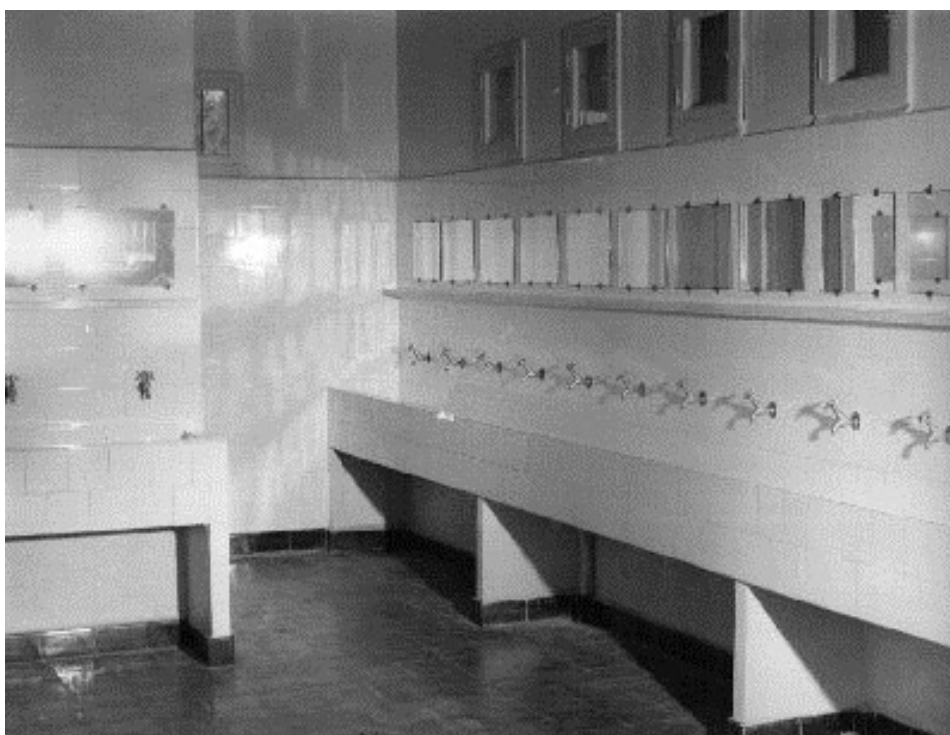
« **Qu'est-ce qu'on vieillit vite** dis donc me dit-il, le front soucieux. J'ai à peine vingt-six ans et j'ai déjà des rides. Regarde ça, autour des yeux, des lèvres... »

Alors, je me rapproche encore plus du miroir, un peu effrayé par ce que je viens d'entendre...

Et je me rassure de constater que je fais bien mes seize ans, content tout compte fait de n'avoir pas encore de barbe, et d'avoir la vie devant moi.

PS : Oh que c'est loin, tout ça !

Alain **BONET** (58/62)



Lavabos des dortoirs - eau froide hiver comme été

LE PIPER L4 HB-OSM de l'AMPA LAUSANNE

Un peu d'histoire

Dans le journal de février 2014, je vous parlais du Piper L4 qui a eu un succès incroyable...à cause où grâce à la guerre 39/45 où l'armée américaine l'a utilisé comme avion d'observation, de liaison, d'avion école et à combien d'autres tâches encore. Puis, la guerre finie, il s'en est trouvé partout en Europe, laissés par les américains en état de vol où en partie démolis.

Sa structure en tube léger d'acier ordinaire est d'une légèreté surprenante, facilement réparable par un bon soudeur qui sait couper les tubes en biseau et faire un cordon à cœur du tube et de belle façon. C'est ce que je ne sais pas faire, c'est de l'art ! Si bien que ces petits avions ont rejoint les aéroclubs qui reprenaient de l'activité après la guerre. On trouve toujours les pièces aux USA, sauf le carter de moteur Continental!

l'HB-OSM avait besoin d'un rentoilage ! Désentoilé, nous avons constaté le châssis vrillé, tordu en maints endroits et des soudures de tubes circulaires (non conformes aux spécifications aéronautiques). Les ailes endommagées, des nervures pliées, les arcs en bois des saumons cassés et en partie pourris ! Et pourtant il volait bien et droit! Nous refaisons tout. Nous avons récupéré un autre L4 : l'HB-OGC sur lequel nous avons mis le moteur de 90CV de l'OSM avec encore du potentiel à la place du 65CV qui l'équipait. On va avoir une escadrille !

Nous avons retrouvé sa trace sur le « Net » avec le N° de série du châssis : 12252. Il est arrivé à Naples en 1944 sur le navire LST 906. Il est resté là sans participer à la guerre ! Un certificat de 1946 confirme la vente à la firme « Périat et Petignat » de Porrentruy (Suisse) de 74 "Piper L4" de 65 CV dont le N°12252.

Au printemps-été 1947, une cinquantaine de "Piper" venus en vol s'aligne dans la plaine de Courtedoux.! Quatre sont perdus, 20 vendus en Italie ou en Suisse.

Comment trouver ? Voir http://www.joebaugher.com/usaf_serials/1944_5.html

1944 USAAF Serial Numbers (44-70255 to 44-83885)

Last revised July 24, 2017

.....Group, Poix, France [B-44]; force landed engine failure at Bougainville, France 2Sep45

79956 (MSN 12252) registered HB-OSM HB C'est la Suisse ! C'est le nôtre !

79957 (MSN 12253) registered OK-YIE; registered OK-UXE

79958 (MSN 12254) as OX-UXE noted stored in Sep 2014 at Nar

Comment lire le numéro USAAF 44-79956 ?

"It is important to recognize that the serial number reflects the Fiscal Year in which the order for the aircraft is placed, NOT the year in which it is delivered. Nowadays, the difference between the time the order is placed and the time the aircraft is actually delivered can be as much as several years. "

Il faut être pugnace ! Au total 5413 L4 ont été produits pour l'armée et la marine, notre L4H a été produit à 1801 exemplaires en deux lots entre 1943 et 1944.

Mais le nôtre date de 1944.

44-79545/80044 Piper L-4H Grasshopper

MSN 11841/12340. Model J3C-65D. Entre ces 2 nombres il y a le 12252.

Beaucoup ont été équipés ensuite par un 90 CV.

Voilà le cheminement de ce petit avion de 73 ans qui revolera !

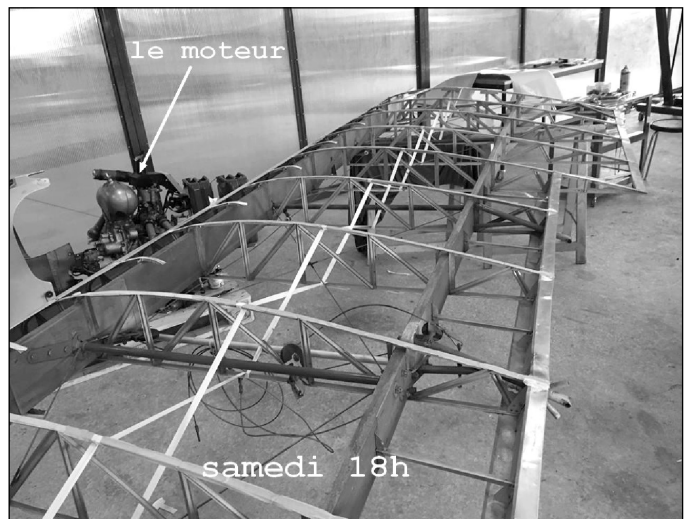
Camille **ANGLADA 52-56**

Les photos qui suivent page 37, représentent les étapes du démontage complet de l'avion, la remise en état du châssis de l'avion et des ailes, le rentoilage des ailes et le remplacement du moteur par un plus puissant.

Nous suivrons dans notre prochain journal les événements de son premier vol.



Le dernier roulage du PIPER L4 HB-OSM



- COURRIER -



Promotion 55-59
MURINO - OGER - FEODON - TECLES - BAPTISTE



OUALID - BERNON- BOBE - SIMONET - DEUMIER - CALVET
LOMBARD - BAPTISTE



Promotion 49-53
En 1951-1952, première Section spéciale, destinée à la DCAN

En haut: THIBOUT, ESCANDE, GHARBI, REYRE Alain.
En bas: TOUR, VAUX.



Promotion 58-62
PUGLIESE Pierre - BONET Alain



Promotion 59-63
OUDEVILLE Jean - MANS Bernard - CARBONEL Yves



Promotion 59-63
TADDEI Jean - DURIEU Georges - LLINARES Jean Pierre

« JE M'SOUVIENS » FOOT : COUPE DE FRANCE 1957

--

SCUEB 2 - STADE DE REIMS 0

--

Notre ami **CRUANES** J.P nous informe, par mail, qu'il est tombé, par hasard, sur un vieil article de journal, rédigé par Tony **ARBONA**, célèbre chroniqueur sportif d'Algérie. Ce texte traite de la célèbre victoire, en football, du **SCUEB** (Sporting Club Union EL BIAR) sur la magnifique équipe professionnelle de première division du stade de REIMS (l'équivalent des **PSG** ou Monaco actuels)

Tout le monde (ou presque) sait que les élèves de l'**ENPA** étaient de fervents amateurs de sports, de foot en particulier, et on a compté dans ses rangs, plusieurs vedettes.

C'est pourquoi J.P nous demande de retracer ce souvenir de 1957 dans notre journal de l'**ENPA**. Je vais tenter de le faire ci-après.

Il m'est d'autant plus agréable de vous narrer les événements qui concernent « LE » match vu que c'était une grande fierté pour une équipe d'Algérie de battre Reims mais aussi parce que dans l'équipe du **SCUEB** jouait **BARONI**, un pion de l'**ENPA**, donc fierté partagée par tous les fans de foot de notre école et de la presse..

Après la rencontre les titres ronflants, suivants, s'affichaient en grosses lettres en première page des journaux:

« EL BIAR A ELIMINE LE GRAND
STADE DE REIMS »

« MAGNIFIQUES ALGEROIS D'EL BIAR » ...

« REIMS éliminé (à la régulière) par les magnifiques ALGEROIS
d'EL BIAR, 2-0 » ...

Les commentaires suivaient : « Le 2 février 1957, le mythique stade de **REIMS**, au sommet de son art, affronte la modeste équipe algéroise d'**EL BIAR**, en seizième de finale de la coupe de FRANCE de football. Contre toute attente, le **SCUEB** va s'imposer par 2 à 0. Ainsi naquit la légende footballistique du »petit Poucet « .

Performance remarquable compte tenu que les Algérois, non habitués au gazon des stades de métropole, préféraient les terrains en TUF, cette terre ocre jaune, calcaire qui était utilisée dans nos stades d'A.F.N et qui donne au ballon des trajectoires différentes de celles induites par l'herbe.

Autres commentaires: « Ambiance étrange, pesante au stadium de TOULOUSE sur fond de guerre d'ALGERIE. Peu de spectateurs pour assister à un match couru d'avance. Les Nord- Africains, seraient venus en touristes » (NDLR : comme les équipes des DOM-TOM aujourd'hui.)

Pourtant à la quatrième minute, sur coup franc, **BUFFARD** ouvre le score. **SCUEB 1**
REIMS 0.

Face à l'équipe de **BATTEUX** (entraîneur) composée notamment de **PIANTONI**, **VINCENT**, **JONQUET**, **HIDALGO**, **JACQUET**, **GLOVAKI**, **PENVERNE**, **CICCI**, **BLIARD**, **LEBLOND***, tous ou presque titulaires en équipe de FRANCE (manquait **FONTAINE**, dans l'armée, puni pour raison disciplinaire) se dressent les amateurs d'**EL BIAR** (équipe de division d'honneur) : **BUFFARD** (entraîneur-joueur), **BAEZA**, **BENOIT**, **CHAKHAR**, **FLORIT**, **ISSAAD**, **ALMODOVAR**, **TABERNER**, **LAPASSET**, **VIDAL** et **BARONI.***

(*NDLR : ces noms sont si profondément incrustés dans notre mémoire que je n'ai pu m'empêcher de les citer tous)

Pour enfoncer le clou, à la vingtième minute **ALMODOVAR** mystifie **JONQET** et double la mise. **SCUEB 2-REIMS 0**. Plus rien ne sera marqué malgré les nombreux tirs rémois bloqués ou repoussés par le gardien **BENOIT**, en état de grâce, surnommé après cela, « le tigre volant ».

De retour au pays, les joueurs algérois ont reçu un accueil extraordinaire, délirant. Pieds noirs et Algériens feront la fête ensemble, toute la nuit, reléguant à plus tard la question coloniale. (Hélas, le **SCUEB** fut battu en huitième par **LILLE : 4-0**).

Pendant une semaine, **ALGER** oublia tout pour vivre l'épopée **EL BIAR**. Même le terrorisme observa une trêve et ce fut là aussi une autre victoire du football.

Depuis, on porte une attention particulière et attendrie aux « petits Poucets » qui participent à la coupe de **FRANCE**. Certains ont accompli des exploits, souvenez-vous de **CALAIS**, de **QUEVILLY** etc...

Dans le milieu du foot, quand arrive la coupe, que deux équipes de niveau très différent doivent s'affronter, et qu'à priori, la plus faible est condamnée, on évoque, ce slogan, devenu universel : « souviens toi (pas du vase de **SOISSONS** mais) du match **REIMS-EL BIAR** »

De nos jours, dans l'actualité, ce sont les malheurs du **PARIS St GERMAIN** qui nous renvoient aux malheurs du grand stade de **REIMS** il y a 60 ans.

Parce que ce qui nous interpelle et rend le football infiniment précieux, incroyable, étonnant, bouleversant, c'est que parfois les grandes équipes, et leurs joueurs millionnaires, peuvent être renversées et battues à plate couture. C'est ce qui est arrivé au début de cette année 1957, de manière émouvante, quand le stade de **REIMS**, finaliste au printemps 1956 de la coupe d'**EUROPE** des champions, s'est retrouvé en coupe de **FRANCE**, face à **EL BIAR**, une petite équipe amateur, inconnue, insignifiante de la banlieue d'**ALGER**.

Cette leçon, cette aventure, en phase avec l'incertitude du sport, doit être retenue par tous les clubs sportifs, qu'ils s'identifient à **DAVID** ou à **GOLIATH**.

Armand **GALLARDO 54-58**



Les joueurs du **S.C.U El Biar**
à **Toulouse** après leur victoire,
entourés par quelques rares
supporters algérois.

1er rang :

BUFFARD, ISSAAD, FLORIT,
BARONI, TABERNER, LAPASSET.

2ème rang :

BENOIT, CHAKOR, VIDAL, BAEZA,
ALMADOVAR.

UN MIRACLE EN 1943 PENDANT LA SECONDE GUERRE MONDIALE

--

En 1943 survint une collision en vol, le 10 février, entre un B17 "All American" du 414th BS et un Chasseur allemand Messerschmitt 109 sur Bizerte au cours d'une attaque frontale.

Un chasseur ennemi attaquant une formation du 97th Bomb Group perdit le contrôle, probablement avec un pilote blessé, au court de sa descente mortelle contre la partie arrière du fuselage de la forteresse volante nommée « All American », pilotée par le Lt Kendrick R. Bragg du 414th Bomb Squadron.

Lorsque le chasseur a percuté il s'est disloqué mais a laissé des morceaux dans le B17.

La partie gauche du plan fixe et l'aileron gauche ont été complètement arrachés.

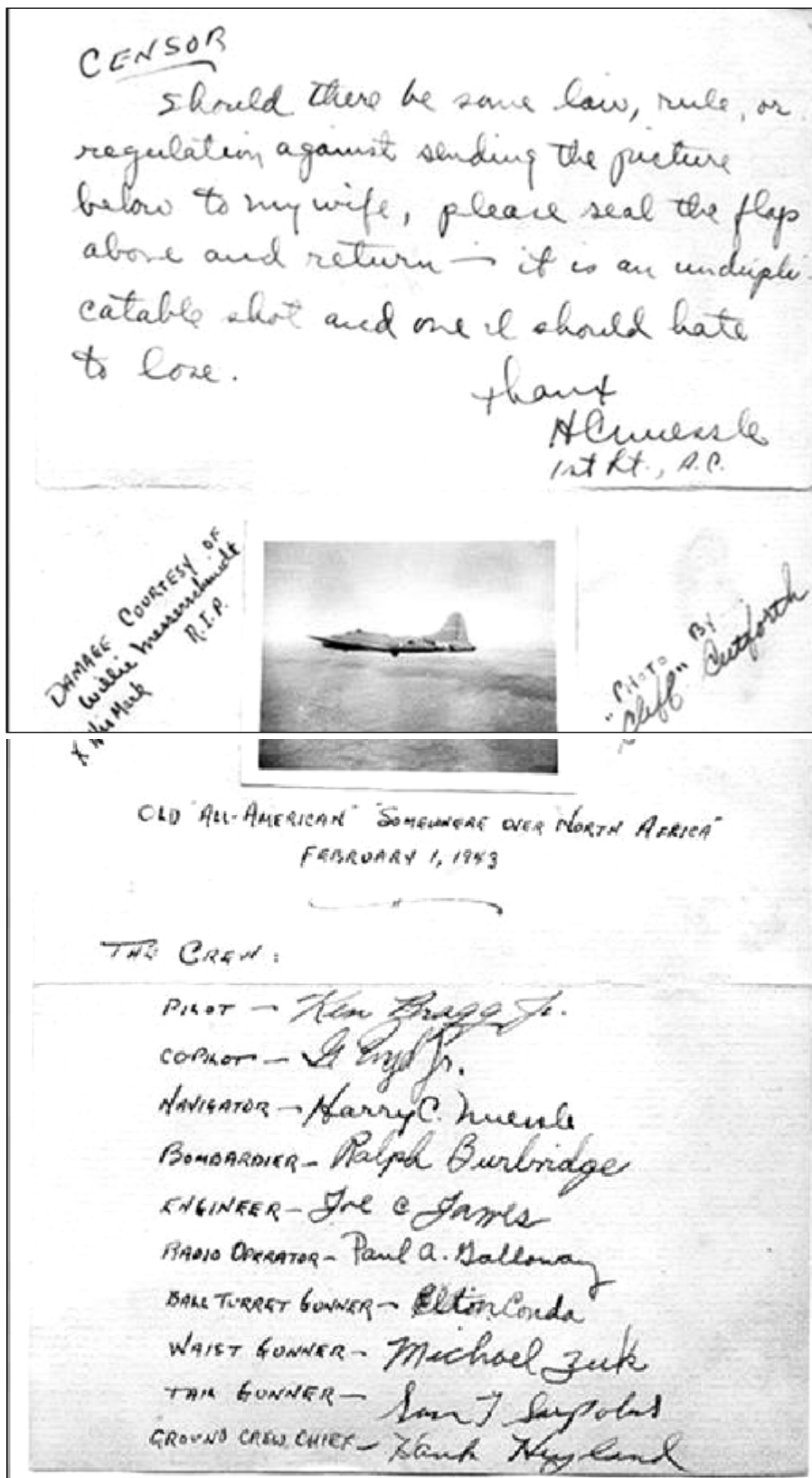
Les 2 moteurs droits étaient HS et l'un de gauche avait une sérieuse fuite à la pompe à huile.

La partie de la dérive fixe et la partie mobile ont été endommagées, le fuselage a été pratiquement entièrement sectionné seulement tenu par deux petites parties de la cellule,

Les radios et les systèmes électrique et oxygène endommagés. Il y avait aussi un trou sur le dessus de plus de 4,80 m de long et 1,20 m de large sur la partie la plus large ; la rupture du fuselage allait jusqu'à la tourelle du mitrailleur du haut.

Bien que la queue cabossée se balançait dans le vent relatif, elle se tordait lorsque l'avion tournait et tous les câbles furent sectionnés à l'exception d'un seul pour la profondeur qui fonctionnait encore, et l'avion continuait miraculeusement à voler !

Le mitrailleur de queue était pris au piège car il n'y avait plus de plancher reliant la queue du reste de l'avion. Les mitrailleurs du fuselage et de la queue utilisèrent des morceaux du chasseur allemand et leur propre harnais de parachute afin d'éviter que la



queue ne se détache et que les deux côtés du fuselage ne se séparent.

Pendant que l'équipage essayait que le bombardier ne se déboite, le pilote continuait sur son run et larguait ses bombes sur l'objectif.

Lorsque les trappes de bombardement furent ouvertes, les turbulences furent telles qu'un des mitrailleurs du fuselage fut soufflé dans la partie abimée de la queue. Cela prit plusieurs minutes à quatre membres de l'équipage de lui passer des suspentes de parachute et de le tracter vers l'avant de l'avion.

Quand ils essayèrent de faire la même chose pour le mitrailleur de queue, la queue se mit à battre tellement qu'elle commençait à se détacher. Le poids du mitrailleur de queue ajoutait de la stabilité à la section arrière, aussi il retourna à sa place.

Il parvient à rentrer à Biskra sans profondeur gauche et avec toute la partie arrière zigzagante. Le mitrailleur de queue est resté sain et sauf dans la tourelle.

Le mitrailleur de queue devait tirer de courtes rafales parce que le recul faisait tourner l'avion.

Des chasseurs P 51 alliés interceptèrent le « All American » et prirent des photos .

Les chasseurs restèrent avec la Forteresse, recevant des signaux manuels du le LTT Gragg et les relayant à la base. Le Lt Bragg signala que 5 parachutes et le spare avaient été utilisés, aussi cinq membres d'équipage ne pourraient pas évacuer. Il prit la décision que s'ils ne pouvaient pas évacuer en toute sécurité, il resterait dans l'avion pour le poser.

Deux heures et demie après avoir été percuté, l'avion fit son dernier virage face à la piste alors qu'il était encore à plus de 40 nautiques.

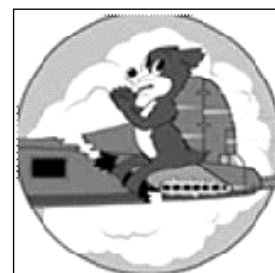
Il descendit pour un atterrissage d'urgence et fit une décélération normale sur son train d'atterrissage.

Lorsque l'ambulance s'approcha à côté, elle fut remerciée car aucun membre de l'équipage ne fut blessé. Il était incroyable que l'avion ait pu continuer à voler dans de telles conditions.

La Forteresse se tient placidement jusqu'à ce que tout l'équipage sort par la porte d'accès et que le mitrailleur de queue descende d'une échelle, et c'est à cet instant que toute la partie arrière s'effondra.

Ce vieil oiseau a fait son boulot et a ramené l'ensemble de l'équipage sain et sauf à la maison.

Après cette aventure, le 414th BS adoptera l'insigne ci-contre.



Texte de René **BOUDET**
corrections de Pierre **JARRIGE**

Une escapade de chasse en République Sud Africaine

— —

Cela a commencé par une visite au salon de la chasse à Rambouillet. Nous y allions afin de prendre contact avec un organisateur de safari sénégalais. Au gré de la visite nous nous sommes arrêtés devant le stand sud africain. "le Sansouci", c'est le nom de ce campement.

Lorsque nous en sommes repartis, nous avons chacun une semaine de chasse à expliquer à nos moitiés respectives. Ce sera la partie la plus délicate de l'expédition.

Lorsque j'ai parlé de cette chasse, quelqu'un a fait la moue en me disant que ce n'était pas réellement de la chasse, que çà, que là, que les animaux étaient dans des enclos.

C'est vrai que le site de chasse était clôturé. Mais 50.000 ha, il y a de quoi faire. La commune de Gémil (Haute Garonne) fait 200ha !

Un Airbus Toulouse-Paris. Un A380 Paris-Johannesburg. Six ou sept heures de 4x4 jusqu'à Kuruman. Deux ou trois heures de piste jusqu'au campement dans le désert du Kalahari.

Un petit coup de blanc sud africain (je préfère les nôtres) pour prendre contact, puis le repas du soir. Nous faisons connaissance avec les guides de chasse afrikaners.

Le lendemain, après le passage au stand de tir pour régler les carabines, (pour moi c'est du 300 Mag) et quelques manipulations, nous embarquons dans un 4x4 Lan' d Rover, le guide blanc, le chauffeur noir (qui nous fera une démonstration de pistage d'un animal blessé qui nous laissera sur le c--!) et nous deux. Il y a deux autres véhicules avec deux chasseurs chacun.

Et là, après quelques kilomètres, c'est l'arche de Noé qui défile devant nous. Des gnous, des oryx, des antilopes de toutes sortes, des élans du cap, des autruches.

Nous ne tirons pas sur tout et n'importe quoi. Les tirs sont sélectifs, et choisis par le guide ; ce sont des animaux vieux où en surnombres. De plus nous nous limitons à deux tirs par jour. Il faut faire durer le plaisir pour les cinq jours de chasse.

Les animaux sont récupérés et la viande traitée en boucherie ; les trophées sont envoyés chez un préparateur en vue d'être rapatriés.

Nous devrions en avoir huit chacun en fin de semaine.



Chasse en Afrique du Sud

Au retour de chasse, avant le repas du soir, c'est la réunion autour d'un feu, où les péripéties de la journée sont commentées longuement, où celui qui a raté un élan du Cap(400 kg) à 80m (1) doit supporter les plaisanteries des autres chasseurs.

C'est peut être le meilleur moment de la journée.

Cependant cinq jours de chasse, c'est vite passé. Il nous faut déjà penser à préparer nos sacs pour le retour.

(1) Cela est arrivé à un chasseur qui n'était pas un débutant, qui à la suite d'un concours de circonstances, a du utiliser des cartouches rechargées par un des guides qui n'avait aucune idée de la rigueur qu'il faut apporter à cette opération.



Chasse en Afrique du Sud

PETIBON Eugène 55-59



Promo 55-59

Foot Ball

1er rang : BETTAHAR Kaddour - BOUKORTT Bouabdallah - CHARNEY Guy - MASSIAS Claude - PETERS Claude.

2ème plan : - CARASCO Thomas - DELEGUE Fulbert - RENDEAU - LOPEZ Marcel - NAVARRO Pierre - BELARIBI Boulénouar



Promo 55-59

PARRA Paul - PASTOR - PETIBON Eugène



Promo 55-59 - Alger plage

1er plan : PARABIS Robert - PARRA Paul
2ème plan : PETERS Claude - SIMONET Paul - PETIBON Eugène
PALDUPLIN Jean Pierre

- JEUX - D'ETENTE -

Jeu Concours de « Mots Croisés »

Grille n°32

Proposé par :

Fernand Yves PARABIS

16, rue Honoré de Balzac

30000 NIMES

Tél. 04 66 26 06 32

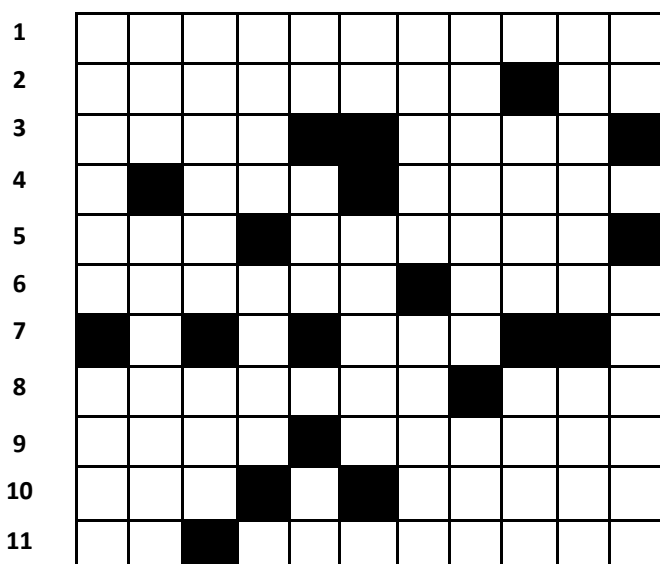
E-mail : parabis.fervi@orange.fr

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° 32** 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

VERTICALEMENT :

- A** - Avions hurleurs - En Suisse.
- B** - Période géographique - Tu te mines dans ton coin, tu ra-mâches !!!
- C** - Chanteuse des KIDS UNITED - Nombre.
- D** - Louer en Angleterre (à l'envers) - Noisette à Londres.
- E** - Voyelles jumelles - Electronic benefit transfer - Possessif.
- F** - Code AITA des Cies aériennes : ce sont les îles Canaries - Contenu d'un bol (envers).
- G** - A l'Élysée, il se dresse sur le sien - Principalement, terme de belote.
- H** - Mode vestimentaire Japonaise (pluriel) - Vous pouvez partir c'est fini.
- I** - Dieux du Nord - Peut servir avec un E final.
- J** - Ecole supérieure d'Alsace - Adj : sans peau.
- K** - Direction - Maintenir fortement.

HORIZONTALEMENT :

- 1** - Hommes qui veillent, qui surveillent.
- 2** - BOUM !...quand il est toluène - Négation.
- 3** - Se jette dans le Congo - Cloche....mortelle.
- 4** - Ancêtre de la vache - Contraire d'un laborieux.
- 5** - Le nom de ce curé était VIANNEY - Légumes feuillus.
- 6** - Dégouline finement - Terme en photographie remplacé par ISO (pluriel).
- 7** - J'espère que vous ne le serez pas à cause de la difficulté incommensurable de cette grille !.
- 8** - On y lève le coude seul ou avec les copains - Parti politique français.
- 9** - Plante aromatisée dont les effluves hantent le 8 précédent - Mal aux pieds ???
- 10** - Était dure chez les Romains - Presque indispensable.
- 11** - Précède la nature d'un diplôme - Dans ce cas, on se sert d'un marteau.

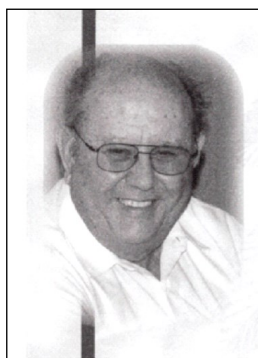
Bonnes recherches et merci pour votre participation très active.

N'oubliez pas d'écrire votre nom si vous répondez par la poste.

- Notre Carnet -

- **HUBLIN Jacques 49-52** décédé en 2010
- **PALERM William 51-55** décédé le 14 janvier 2014
- **DURAN Adolphe 49-53** décédé le 29 juillet 2016
- **PLANES Roland 45-49** décédé en 2016
- **LOZANO François 44-48** décédé le 18 janvier 2017

- **MIGUEL Félix 51-55**
décédé le 20 Août 2016



- **PETITON Robert**
professeur Education
physique,
décédé le 28 Mars
2017



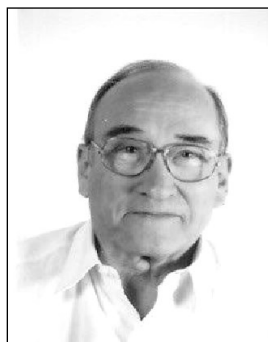
- **ZAMMIT Georges**
Moniteur Ajustage
décédé le 24 Mai 2017



- **LOVINGER Jean**
53-59TA décédé le
Vendredi 29 Juillet
2017



- **FORTUNET Jean**
49-55 décédé en
septembre 2017



- **VIAL Guy 49-53**
décédé le Vendredi
28 Juillet 2017. 017.



A notre Ami Jean **LOVINGER**

--

Jean LOVINGER, pur produit l'ENPA du CAP MATIFOU

Les années passant, Il est des circonstances qui nous conduisent naturellement à nous retrouver et à évoquer, entre anciens camarades d'école, souvenirs et anecdotes de ces moments privilégiés de vie que l'on a partagés ensemble avec toute la force de la jeunesse.



Il en est une, celle du décès récent de notre camarade Jean **LOVINGER** de la promotion 53-59 de l'ENPA qui nous rappelle que nous formions un groupe de bons copains comprenant, pour ne citer que quelques noms pour se repérer, André **BIANCHI**, Jean-Pierre **CHAVE**, Christian **LUBRANO**, Alain **NIETO**, Paul **MATTESI**, des nouveaux arrivés en TA comme moi venu du lycée Bugeaud d'Alger après le Bac en 1956 ou comme Jacques **DARRICAU** et Jean-Claude **VASUTH** élèves de LATRESNE près de BORDEAUX reçus au concours de TEFSTA en 1957.

Jean **LOVINGER** faisait donc partie de ceux qui ont réussi, dans un seul élan, le cycle le plus complet de formation à **l'ENPA du CAP MATIFOU**, de la 3^e Technique jusqu'à l'entrée en école d'ingénieur que seul un très petit nombre de chaque promotion parvenait à faire. A ce titre il était bien un pur produit de cet établissement de l'Armée de l'Air en internat exclusif, hors normes de l'Education Nationale, qui s'était donné la mission non seulement de former tous ses élèves au pas de charge en les poussant aux limites de leurs mérites scolaires mais encore de les formater à leur conception de la discipline en les menant "à la dur", ce qu'un certain nombre avait beaucoup de mal à supporter. Cela créait un contexte de compétition permanente mais en contre partie une ambiance de très forte camaraderie et de solidarité indispensable pour surmonter au mieux de chacun les difficultés scolaires et endurer les règles de fer du Directeur des Etudes et de celles du Surveillant Général, rarement compréhensifs.

Les élèves reçus au concours d'entrée en fin de 4^e, soit entre 13 et 14 ans, venaient de toute l'Afrique du Nord et Jean **LOVINGER** était de Meknès à une très grande journée de train. Il ne pouvait retourner dans sa famille que pour Noël, Pâques et les grandes vacances d'été et devait donc accepter, avec quelques autres dans le même cas que lui, de demeurer à l'école les week-end et petites vacances avec droit de sortie limité à cause des "événements". Et ce régime que certains aujourd'hui qualifieraient de semi-carcéral dura ainsi six pleines années. Vraiment de quoi former un caractère !

Mon souvenir de Jean, ou Jeannot, ne s'arrête pas à nos années au Cap Matifou. Nous avons fait les deux années d'ENICA ensemble, avec quelques uns des camarades cités plus haut, ce qui pour nos relations a été une continuité de notre vie de camaraderie au Cap Matifou mais avec en plus la sensation d'être enfin libres et de pouvoir explorer à notre guise les mystères de Paris ou le théâtre de boulevard.

Enfin bien plus tard, le hasard de la vie professionnelle nous a conduit à nous retrouver tous les deux au SIAR, à la Circonscription de Paris située boulevard Bessières, à faire équipe de 1980 à 1985 dans la même section, lui chargé des équipementiers et moi des motoristes de l'aéronautique.

Nos tâches, notamment celles portant sur la promotion et les évaluations de la qualité dans les ateliers et les bureaux d'études, se recoupaient et se complétaient. Elles nous ont permis de retrouver notre complicité d'école et le plaisir de travailler ensemble en grande confiance, sans arrières pensées dissimulées, ce qui est d'un confort exceptionnel en milieu professionnel.

Jean avait un humour plaisant qu'il exprimait toujours discrètement, comme en confidence, auquel nos secrétaires étaient particulièrement sensibles, elles l'avait surnommé "Love" en diminutif de **LOVINGER**, ce qui était très bien trouvé car en plus de ses tenues toujours impeccables son petit sourire rehaussé d'une fine moustache le rendait irrésistible. Je me souviens aussi qu'un jour, alors que nous revenions d'une cérémonie de remise de décorations sur le tarmac de Brétigny, il me glissât amusé à l'oreille : sais-tu pourquoi les poilus de 1914 appelaient leurs godillots des pompes ? et bien moi je l'ai appris tout à l'heure : le protocole m'a placé au centre d'une flaque d'eau et après la musique et la remise des médailles je me suis aperçu qu'il n'y avait plus de flaque. Par contre mes chaussures toutes neuves n'étaient plus que des éponges qui faisaient floc floc quand je me suis remis à marcher.

Je pense ne trahir la pensée d'aucun de ses anciens camarades d'école en disant que le décès de Jean **LOVINGER**, comme celui d'André **BIANCHI** qui l'a précédé de quelques années, représentent une part significative de notre vécu commun, lequel nous a façonnés pour l'existence, et pas seulement professionnelle.

Pierre **LEBELLE** 56-59

Sincères condoléances aux familles de nos chers disparus

- memento de la trésorerie -

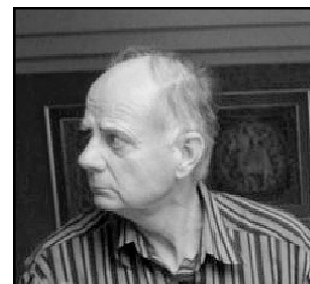
Attention lors de notre dernière rencontre 2016 à Platja d'Aro, il a été décidé de modifier notre cotisation de 2017, elle sera de : **Cotisation 2018 est de 20 Euros.**

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.

16 17 18

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.

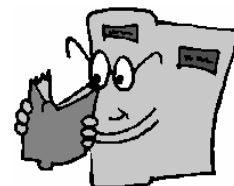
Sur la première ligne de l'étiquette vous aurez la situation de votre cotisation des 3 dernières années.

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

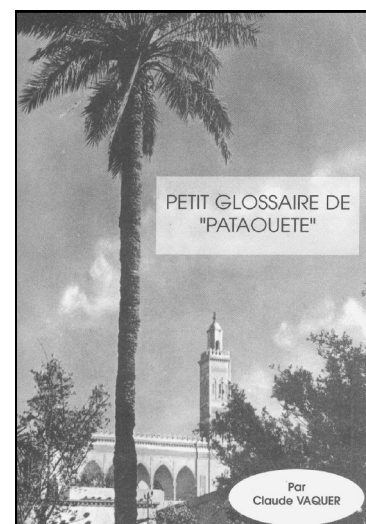
repérer rapidement votre bagage parmi toutes les valises de même couleur et de même type.

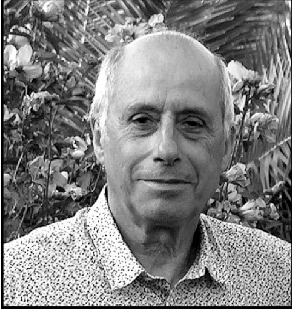
■ **Annuaire : 3 € Eddition nouvelle Janvier 2017.**

■ **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 Adjt : 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 CURNON 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