



# CAP MATIFOU



JOURNAL DES ANCIENS ELEVES  
ET DES PERSONNELS  
DE L'ENPA

OCTOBRE 2020 N°79

## *- Sommaire du Journal n° 79 -*

---

- LE MOT DU PRESIDENT	Antoine <b>PALOMAR</b>	P.03
<b>- NOS CRONIQUEURS ECRIVENT</b>		
Une petite historiette entre deux élèves à l'ENPA	Jean-Marie <b>CHATELAIN</b>	P.04
Hommage à CAÏS Michel - Souvenirs	Pierre <b>DALLE</b>	P.06
<b>COURRIER</b>	Antoine <b>PALOMAR</b>	P.09
Hommage à Henri <b>BLANCHET</b>	<b>Georges MORA</b>	P.10
ENPA Moniteurs suite	Antoine <b>PALOMAR</b>	P.12
L'AVION ELECTRIQUE, L'AVION HYBRIDE	René <b>BOUDET</b>	P.13
<b>SABOTAGE</b>	Armand <b>GALLARDO</b>	P.17
<b>LE CHANCE VOUGHT F4U -" CORSAIR"</b>	Lionel <b>PENOT</b>	P.19
<b>LA RETIRADA - Monsieur FALCO</b>	Armand <b>GALLARDO</b>	P.21
+ Résultats du Jeu Concours grille n°37 du journal n° 78	Fernand <b>PARABIS</b>	P.23
L'enfer du Djebel Mongorno	José <b>MOLL</b>	P.24
Accident oui, mais pas d'avion hein !	Alain <b>BONET</b>	P.25
Service militaire	Alain <b>BONET</b>	P.26
<b>- AUTRES CHRONIQUES</b>		
L'accouchement	Alain <b>BONET</b>	P.28
Sport	Vincent <b>GATTO</b>	P.31
<b>LA-BAS</b>	Armand <b>GALLARDO</b>	P.33
Les Odeurs de là-bas	Odette <b>TREMELAT-LEGAY</b>	P.34
<b>Des Raisons pour nous encourager à pratiquer des activités physiques</b>	Roger <b>BERLIAZ</b>	P.35
<b>Le Super Etendard Modernisé (SEM) sur les porte-avions Clémenceau et Foch</b>	Laurent <b>AKRICH</b>	P.36
<b>COURRIER</b>	Antoine <b>PALOMAR</b>	P.40
<b>L'ENPA Cap Matifou à ses débuts</b>	Lucien <b>LOPEZ</b>	P.43
<b>- JEUX - DETENTE</b>		
Mots croisés grille n° 38	Fernand <b>PARABIS</b>	P.45
<b>- NOTRE CARNET</b>	Antoine <b>PALOMAR</b>	P.46
<b>- LA TRESORERIE</b>		
Mémento de la trésorerie	Antoine <b>PALOMAR</b>	P.47
<b>- L'EQUIPE DU BUREAU</b>	Antoine <b>PALOMAR</b>	P.48

## - Le Mot Du Président -

--

L'année 2020 se termine avec beaucoup d'événements inattendus en particulier par la présence du Coronavirus qui a bouleversé le mode de vie des personnes mondialement, économiquement et financièrement.

De ce fait les frontières en Europe ont été fermées et notre rencontre en Espagne compromise et annulée.

Notre premier souci a été de prévenir les adhérents par Courriel de notre intention de supprimer, cette année notre rencontre en Espagne en septembre.

Il fallait adresser 430 Courriels aux adhérents pour les informer de notre intention, mais par la suite nous nous sommes aperçus que nous avons tout juste la moitié des mails valides ou pas du tout.

Nous nous excusons de n'avoir pu réussir notre tâche qui consistait à prévenir le maximum de personnes.

Par la même occasion je vous demande de bien vouloir nous faciliter cette tâche en nous adressant vos coordonnées emails pour permettre la d'une mise à jour de nos liaisons Internet..

Le Bureau porte à votre connaissance, la démission en tant que Membre de l'Association " Amicale Des Anciens Élèves Et Personnels De L'ENPA" ainsi qu'administrateur de l'Association de Mr. Pierre **ARNAC** pour des raisons personnelles.

Le Président et les Membres du Bureau, ont pris acte de sa décision. Cependant nous le remercions d'avoir œuvré sur le site de notre Association avec beaucoup de professionnalisme et dévouement.

Notre rencontre en Espagne n'ayant pas lieu en septembre, nous avons décidé d'émettre le journal de fin d'année plus tôt que prévu. Le suivant, prévu en février/mars, dépendra des événements et des lieux de rencontre possibles.

Concernant l'état d'avancement de notre intégration au sein du **CDHA**, un programme est en cours de préparation pour 2021 avec les Membres de notre Bureau.

A l'issue de notre étude, je vous proposerai, notre cahier des charges et définirai avec vous définitivement les actions à mener auprès du **CDHA** pour concrétiser avec eux, les modalités et la faisabilité de notre entrée au Conservatoire National de la Mémoire des Français d'Afrique du Nord.

Nous avons eu une écoute attentive lors de nos premiers contacts avec le **CDHA**. Celui-ci est en cours de restructuration de ses équipements pour pérenniser ses actions à venir.

Nous espérons que ses ressources et ses capacités lui permettront d'atteindre nos souhaits et besoins, ainsi que ceux de bien d'autres sites de mémoires de notre pays.



Le Président  
Antoine **PALOMAR**

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'A' followed by a series of loops and a horizontal stroke at the bottom.

# - Une petite historiette entre deux élèves à l'ENPA -

— —

Ecole Nationale Professionnelle de l'AIR promotion 1957- 1961  
et à l'ENAC promotion 1962.

Par Jean-Marie CHATELAIN 57-61

Nous voilà entrés à l'ENPA à l'âge de nos 16 ans.

Encore dans la pensée de nos provenances des cours complémentaires et autres lycées d'Algérie.

Une vie différente nous attendait : discipline, vie en communauté.

Des affinités se sont produites, souvent aidées par des rapprochements dus à l'ordre alphabétique de nos noms respectifs (**CAÏS Michel — CHATELAIN Jean-Marie**).

Nous voilà en classe dans les rangs, une promiscuité qui nous a fait pactiser. Une attirance amicale s'est faite sentir tout au long de la scolarité.

Des souvenirs de plus 60 ans reviennent par bouffée. Donc nous voilà à l'Ecole pour 4 ans.

Que d'anecdotes à raconter, les cours, les ateliers, une discipline bien rodée par notre surveillant général (aucun élève n'oubliera cette personnalité sévère mais juste).

De formidables professeurs nous enseignaient tous les sujets prévus dans la scolarité, en particulier dans l'aéronautique et les moteurs (le professeur qui nous prodiguait ces matières avait été ingénieur chez LEDUC l'inventeur de la tuyère thermopropulsive. Les ateliers occupaient une part importante de notre formation.

Tout au long de la scolarité nous avons la possibilité de pratiquer de nombreux sports. L'école était réputée par les bons résultats glanés pendant les rencontres interscolaires de la région d'Alger.

Après les cours nous avons la possibilité d'errer sur la surface de l'école où nous découvrons les avions en statique.

Ces 4 années ont passé, et nous voilà déjà à l'époque des examens.

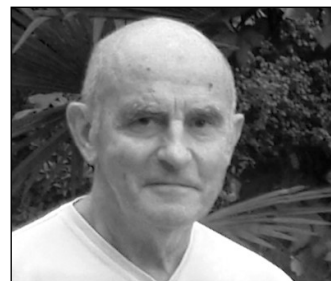
Les événements d'Algérie de l'époque nous ont amenés à rentrer en métropole où nous avons suivi différentes filières en fonction des examens reçus.

Encore une année dans la région parisienne (Orly) où nous étions dispensés différents cours par l'ENAC.

Après quelques différents concours, notre vie a bifurqué : aviation civile pour moi, pilotage pour Michel dont c'était la grande passion. Quels plaisirs de se rencontrer quand Michel faisait escale à Biarritz où j'officialisais en tant que chef circulation aérienne à la tour de contrôle.

Voilà quelques pensées de notre jeunesse qui nous ont fait mûrir depuis nos 16 ans.

**G**ardons les bons souvenirs sans oublier les malheurs de la vie.



ENPA Promotion 57-61



1er rang :

CRIADO - CADEAC -  
RONDPIERRE - MICHEL -  
ANGELLINI Prof  
PARRA - BOTELLA -  
DE SOUZA - SIERRA.

2ème rang :

PEGUILHAN - CAÏS -  
SECONDY - BALLESTER -  
SCOTTO - PECRIAUX - ? -  
COURBIN - BODEVING -  
IBANEZ - MAGNON.

3ème rang :

LANDOIS - LAMOUREUX -  
SALVAT - JEUNET -  
CHERTIER - GATT - ? -

4ème rang :

CANSIER - GUIBBAUD -  
TUDURI - ALZINGRE -  
CHATELAIN - AVRIAL.



Poste pilotage CAÏS Michel et  
CHATELAIN Jean – Marie



Poste pilotage CHATELAIN Jean – Marie  
et CAÏS Michel au dessus

ENPA



CHATELAIN Jean – Marie  
et CAÏS Michel derrière un D.H.100 Vampire

ENPA



CHATELAIN Jean – Marie  
et CAÏS Michel sur un Bell P39. Air cobra

# - Hommage à CAÏS Michel - Souvenirs -

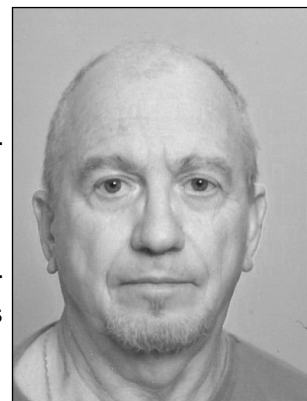
--

Par **Pierre DALLE 57-61**

CAÏS Michel est né le 4 novembre 1940 à Paris (18ème).

Licence de pilote de ligne délivrée le 20 octobre 1980 par la Direction générale de l'aviation civile.

Dernière visite médicale passée le 02 mai 1994 devant le Centre d'expertise médicale du personnel navigant (CEMPN) du Service de santé des armées de Toulon : apte.



Qualification instructeur pilote de ligne délivrée en mars 1989.

Qualification de type: sur plusieurs types d'avions, dont celle pour l'Airbus A330 délivrée le 16 novembre 1993.

Capitaine de formation "Air Inter" avait travaillé avec l'organisme de formation Airbus Aero formation.

**Expérience** : Heures de vol totales : 9558, sur A330 : 137. Heures de vol effectuées les 6 derniers mois : 151, dont 130 sur A330.

**Madame Sophie CAÏS**, fille de Michel CAÏS promotion 57-61 nous a écrit:

*"Bonjour, je suis la fille de Michel CAÏS, né le 4 novembre 1940, qui a été élève à l'ENPA du Cap Matifou dans les années 60.*

*Mon père est décédé depuis bien longtemps (crash de l'Airbus a 330 aux essais en vol le 30 juin 1994) et nous n'avons que peu d'éléments sur ce qui a été sa vie en Algérie. Ma grand-mère, sa mère, est également décédée, et son frère est récemment décédé. Il n'y a donc plus personne pour nous renseigner...*

*Auriez-vous des photos ou des éléments sur lui ? Merci d'avance si vous pouvez nous donner quelques éléments.*

*Très cordialement, Sophie".*

Les contacts pris auprès des anciens élèves de cette promotion, ont permis de recueillir ces quelques documents.

**Michel CAÏS** était de la promo 57-61 comme moi et nous avons fait Tefsta ensemble (c'était une classe qui rassemblait les élèves qui avaient obtenu une moyenne intéressante à l'issue de la (1° T I).

Il était très copain avec **CHATELAIN**, ils avaient fait les 3 premières années dans la même classe, ils étaient inséparables. Déjà je pourrais dire que c'était un garçon très grand, moustachu, très cultivé et surtout très bon en français.

Plusieurs fois le professeur de français lui a fait lire sa "composition française", c'était un plaisir

d'écouter ses textes. Ils étaient bien construits en fonction du sujet, clairs, et moi qui était plutôt faible dans cette matière, j'étais impressionné.

Un jour je lui ai demandé l'origine de son nom, il m'avait dit que son ancêtre, **CAÏS** avait été ramené d'Egypte par Napoléon pour faire partie de sa garde personnelle.

Pour ma part et par rapport à moi je le trouvais, très mature, très attentif, très à l'écoute de tout et ce qui se passait autour de lui et sympa. Sa fille peut-être fière de son père, c'était quelqu'un de bien et je le dis très sincèrement.

J'ai revu son copain **CHATELAIN** vers la fin des années 1990, il était ingénieur du contrôle aérien de l'aéroport de Biarritz, peut-être est-il toujours dans la même région, je vais regarder sur internet, à moins que tu aies déjà des informations.

Je pense que lui pourrait en parler plus longuement que moi.

Je vais terminer de te préparer les photos avec le maximum de noms et t'envoyer tout ça, encore une fois garde tout.

je te souhaite une bonne journée  
cordialement

**Pierre DALLE 57-61**

## **PALMARÈS 1961**

### **CONCOURS D'ADMISSION DANS LE CORPS DES TECHNICIENS D'ETUDES ET DE FABRICATIONS DES SERVICES TECHNIQUES DE L'AERONAUTIQUE (T.E.F.S.T.A.)**

Quatre élèves de l'Ecole ont été admis dans ce Corps:

**DOMINGUEZ** Christian **GAILLARD** Michel **GUIBBAUD** Jean-Pierre **VAQUEZ** Philippe qu'ils en soient félicités.

### **CONCOURS D'ADMISSION DANS LE CORPS DES TECHNICIENS DE L'AVIATION CIVILE**

Les candidats au concours qui précède concouraient également pour la première fois, en vue de leur admission au concours des Techniciens de l'Ecole Nationale de l'Aviation Civile. Nous sommes heureux de constater leurs succès si concrets dans cette nouvelle orientation et de féliciter les nombreux lauréats :

A) : **Circulation Aérienne** : **CAÏS** Michel      **CHATELAIN** Jean-Marie

B) : **Télécommunications et Circulation** : **CAÏS** Michel    **DENGLER** Jean

**PECRIAUX** Georges    **SOULIE** Jean-Pierre    **CHATELAIN** Jean-Marie    **LAZARO** Michel

**SCHMID** Gérard    **VAQUEZ** Philippe.

### **CONCOURS DE RECRUTEMENT DES ADJOINTS TECHNIQUES DE L'OFFICE NATIONAL METEOROLOGIQUE**

Nos enfants se sont encore avérés brillants dans ce recrutement, puisque 5 candidats que nous félicitons ont été admis : **DALLE** Pierre    **FARAUD** Pierre    **IBANEZ** Jean-Marie    **PUGLIESE** Francis  
**PALAUQUI** Jean-Pierre.

### **BREVET DE TECHNICIEN ELECTRONICIEN**

Bien que les épreuves de ce Brevet de Technicien Supérieur soient affectées de difficultés toujours croissantes, 7 de nos candidats, sur 13, ont été admis : **ADRIAN** Claude    **CADDEO** Jacques  
**JUAN** Gérard    **SALAUN** Pierre-Alain    **BAPTISTE** Louis    **FOURTY** Norbert    **PANIER** Marc.

Matifou demeure toujours à cet endroit, l'Etablissement le mieux classé de l'Algérie, ces lauréats méritent donc une mention toute particulière.

### **BACCALAUREAT TECHNIQUE-MATHEMATIQUES (Deuxième Partie)**

Trente-trois élèves de l'Ecole ont été présentés, 26 sont reçus, soit 79 % de nos candidats, dont 3 ont obtenu la mention « Assez Bien ». A cet endroit, l'E.N.P.A. se classe en tête de tous les établissements scolaires de l'Algérie : . . .

**Mention Assez-bien : BOUDET René GARRIC Jean-Pierre TORRENS Christian.**

**Mention Passable : ABDELBARI Mohamed GAILLARD Michel LEFEBVRE Alexis ROIG André ARBONA André GILLE Pierre MAGNON Norbert SECONDY Jean-Pierre BEAUSSIER Jean Claude GUIBBAUD Jean-Pierre MICHAU Georges SIGNES Christian BOCCANFUSO Casimir COVILLOT Rémy MICHEL Yves LAPORTE Bernard BLACHERE Joël COURBIN Jean-Louis OULID Aïssa Farid BERGUES Jean FORESTIER Jean-François HERBRECHT René PULCRANO Charles.**

### **BACCALAUREAT TECHNIQUE (Première Partie)**

Dans cette épreuve notre Ecole témoigne toujours d'une réussite particulièrement brillante puisque, 26 candidats sont reçus sur 28 candidats présentés, soit 93 % de succès. A cet endroit encore, l'E.N.P.A. se maintient très largement en tête de toutes les autres écoles.

**Mention Assez-bien : HERODOTE Louis.**

**Mention Passable : ANCESSY Pierre COSTAGLIOLA Paul KADA Mohamed RISPOLI Jean-Noël BERNARD Daniel DENGLER Jean MARI Vincent SERIR Ali BENASSAR Paul DUPLAN Christian MARTINEZ Gérald TESTA Christian BONET Alain FANUEL Georges MATHIOS Jean-Marie COFFIGNY Yves BROTONS Daniel GUERBE Robert MIGLIORINI Daniel CHATAIN Ali HELLER François PUGLIESE Pierre-Paul CHICHE Sauveur HELME Jean RAZEAU Jean.**

### **DIPLOME D'ELEVE-BREVETE ET DIPLOME DE SPECIALISTE AERONAUTIQUE**

Ce diplôme sanctionne le terme des études de quatre années des classes de Technique Industrielle, il est décerné par une Commission composée des représentants de la Direction Technique et Industrielle de l'Aéronautique en Algérie, des Ateliers Industriels de l'Air et du Corps enseignant de l'E.N.P.A. :

- **Sans spécialité** : BALLESTER Jean-Michel DENGLER Jean PECRIAUX Georges PAILLER François BERGUES Jean FARAUD Pierre PUGLIESE Francis SOULIE Jean-Pierre CHATELAIN Jean-Marie IBANEZ Jean-Marie RONDEPIERRE Jean-Louis VAQUEZ Philippe CRIADO Armand LAZARO Michel SCHMID Gérard VIRUEGA Joseph DALLE Pierre PALAUQUI Jean-Pierre PONS Gilles.

- **Instruments de bord** : ALZINGRE Charley MARTY Alain DE GREGORIO Georges MASSIMINO Gérard MEYER Jean-Claude PARRA André SUCH Henri.

- **Appareillages électriques** : BOTELLA Jean-Pierre CASTANO Jean-Louis BROTONS Jean-Paul LANDOIS Georges CADEAC Jacques ROUCHER Guy SALVA Roland SCOTTO Jean-Claude Lo PINTO Jean-Jacques SERDAIN Alain ZUCARELLI Serge

- **Cellules** : AMOUROUX Daniel BODEVING Jacques AVR/AL Philippe GARRIGA Frédéric HERNANDEZ Hugues MOULIN Gérard PAT/SSIER Yves VIDAL Jean-Marc

- **Chaudronnier-formeur (tous métaux)** : NAKACHE Yvan.



## - COURRIER -

À la suite des rubriques établies par Jean-Marie CHATELAIN et Pierre DALLE concernant notre ancien ami de l'ENPA Pierre CAIS, nous voulons mettre en évidence les noms de la photo de classe de la promotion 57- 61. Nous avons fait appel à la mémoire de certaines personnes dévouées pour établir la présence et la reconstitution des élèves présents sur cette photo. Je les remercie.

### Promotion 57-61 - Classe de TEFSTA de l'Année 60/61



**1<sup>er</sup> rang assis** : VAQUEZ Philippe - ... \* ? ... - BALLESTER Jean Michel - Prof. Mr. CHAVY - Prof. Mr. LAPORTE - RONDEPIERRE Jean Louis - \* SOULIÉ Jean Pierre - DOMINGUEZ

**2<sup>ème</sup> rang** : \* NOUVION Jean Claude - Serge - DALLE Pierre - \* SCHMIDT Gérard- PUGLIESE Francis - \* LAZARO Michel - PALAUQUI Jean Pierre - VIRUEGA Joseph - IBANEZ Jean Marie - CAÏS Michel.

**3<sup>ème</sup> rang debout** : NOVES Christian - DENGLER Jean - PECRIAUX Georges - ... X .... - CHATELAIN Jean Marie - FARAUD Pierre - BERGUE Jean.

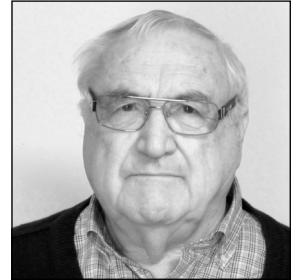
**Nota** : - X - *Elève arrivé en début d'année de l'extérieur et qui ne resta pas longtemps car il tomba malade et ne revint plus.*

- \* ? *Elèves de la promotion 56-60 qui, pour une raison inconnue ont été intégrés TEFSTA après la TM*

# - HOMMAGE A HENRI BLANCHET -

Par Georges **MORA** 52-56

J'ai connu **HENRI BLANCHET** en Octobre 1953, Professeur de Mathématiques de 2<sup>TI</sup>, esprit vif et exigeant, travailleur acharné, il était malheureux lorsqu' il ne parvenait pas à se faire comprendre malgré ses beaux graphiques tracés au tableau. Né en 1923 dans la Creuse au sud de GUERET fils d'un petit paysan horticulteur, il a passé ses soirées d'enfance à étudier les leçons dans les prés tout en gardant les bêtes .En1943 il rejoint le maquis et en 44 l'Armée de Lattre. Libéré en 45 en Alsace il entreprend des études universitaires scientifiques à PARIS.



Mr. Georges **MORA**

**Monsieur MALATERRE** recrutait les professeurs de l'ENPA pour des contrats de 5 ans et c'est au cours de ce premier contrat que j'ai connu **HENRI BLANCHET** J'ai eu la chance de l'avoir ensuite en 1<sup>TM</sup> et en **TM**. Avec mon copain **CHRISTIAN MUNDWEILER** nous nous amusions à rechercher les problèmes les plus difficiles du livre de maths et quand nous les trouvions nous les lui soumettions. Le lendemain matin en entrant en classe, à son visage on percevait sa joie d'avoir trouvé la solution. Nous étions tellement entraînés qu'à la composition du samedi nous terminions l'épreuve au bout d'une heure. Il nous donnait alors souvent en géométrie un sujet des annales de l'agrégation pour nous occuper le temps restant.

Peu avant les vacances de Pâques 56 **Monsieur MALATERRE** me convoque à son bureau et propose de m'inscrire au concours des ARTS et METIERS d'AIX en PROVENCE. J'ignorais l'existence de cette ancienne Ecole. **Monsieur MALATERRE** m'annonça qu'il sortait de cette Ecole et qu'il avait complété ses études à SUP AERO. Cher **Monsieur MALATERRE**, je vous dois ma passionnante carrière d'Entrepreneur.

Au mois de MAI avant le BAC j'ai donc passé l'écrit de ce concours qui durait toute une semaine à l'INSTITUT INDUSTRIEL de MAISON CARREE. Après l'épreuve de MATHS **HENRI BLANCHET** est venu m'encourager. Il a renouvelé cette visite pour le BAC en JUIN. Il suivait tous ses élèves jusqu'au bout des épreuves.

Un samedi de NOVEMBRE 56 je suis revenu à l'**ENPA** en tenue de Gad'zarts pour la remise des prix et diplômes de l'année écoulée. J'en ai profité pour remercier de vive voix tous mes PROFESSEURS et saluer les copains qui étaient en TA.



Mr. Henri **BLANCHET**

**VINGT ANS** plus tard j'ai retrouvé par hasard **HENRI BLANCHET** à GUERET .

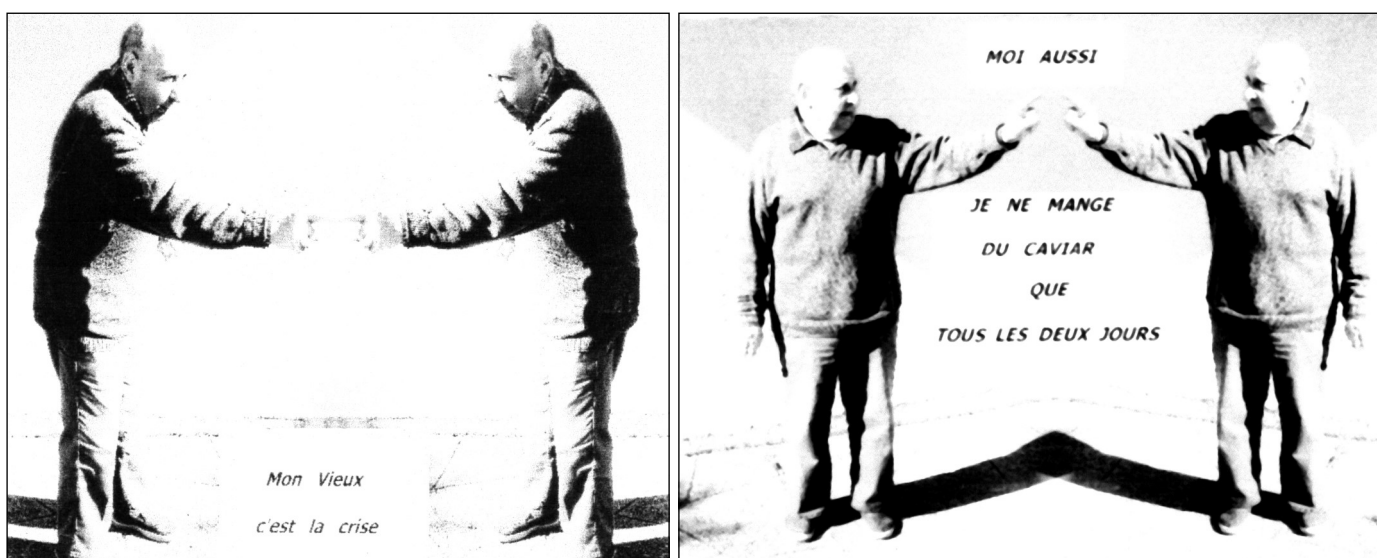
Avec plusieurs cadres j'étais venu visiter un nouveau groupe de fabrication d'émulsion de bitume dans l'usine de LA BRIONNE. Le chef d'usine nous proposa d'aller déjeuner au restaurant du club hippique de GUERET. En ouvrant la porte je tombe sur **BLANCHET**. Nous nous sommes reconnus aussitôt. Il prenait l'apéritif avec d'autres professeurs qui faisaient passer l'oral du bac . Tout heureux et fier il annonça à ses collègues que j'avais été son meilleur élève.

L'année suivante, au retour de vacances en Bretagne j'ai voulu le revoir mais il était absent . Il était à ANGLET chez **Monsieur LAMOINE** notre professeur d'Anglais et son épouse. Ils habitaient une villa à la CHAMBRE D'AMOUR et **BLANCHET** avait été leur voisin de palier à la cité des professeurs de l'Ecole.

Après le décès de Monsieur **LAMOINE**, **BLANCHET** est allé retrouver Madame **LAMOINE** plus âgée et handicapée. En retraite avec mon Epouse nous allions en Septembre les saluer. **BLANCHET** était en admiration devant cette brillante helléniste particulièrement distinguée. Il l'a aidée et accompagnée jusqu'à son dernier soupir. Retiré dans son studio à ANGLET et en souvenir de cette compagne, il a entrepris avec acharnement l'étude du GREC ANCIEN pour traduire des livres qu'elle lisait. Curieux et passionné de photographie il a réalisé de magnifiques portraits d'Elle ainsi que des albums de papillons, d'insectes et d'oiseaux .

Connu de toute la résidence il était la générosité à l'état pur. **ADIEU L'AMI.**

Cette photo réalisée en 2015 des années avant son décès en 2019, notre professeur présageait ce que nous découvrons actuellement en 2020.



## - ENPA Moniteurs suite -

— —

Par Antoine **PALOMAR 55-59**

Suite à la publication de cet article rédigé en 1945 par Pierre **GARROT** sur notre journal N°78 nous avons reçu un courrier de notre ami **REBOLLO** Edouard **52-53 nous** interpellant sur sa surprise de l'absence des moniteurs PTA Electriciens Avion parmi la liste citée.

En 1945, les bâtiments de notre école étant en construction, il n'y avait encore pas d'avion pour intervenir à la formation électriciens. Cette discipline a débuté plus tard.

Nous remercions **REBOLLO** Edouard de son intervention ce qui nous permet de compléter cette rubrique.

Les moniteurs PTA Electriciens sont **WEIS, FRAUDET et DENIS** ( lui venant de la D.C.A.N de Cuers). A cette époque il y avait dans les ateliers un Bell P-39 Air-Cobra et un Lioré & Olivier Léo 45 sur lesquels cette discipline s'exerçait.



Bell P-39 Air-Cobra



Lioré & Olivier Léo 45

A cette promotion **REBOLLO** Edouard et ses amis étaient destinés à la base de LARTIGUE mais comme les Ateliers étaient en construction, ils ont été envoyés à TOULON et CUERS. Ils ont réintégré LARTIGUE fin 1954. Les électriciens réintégrés sont : René **IVORRA**, Richard **TAIB**, Armand **MORA** et Edouard **REBOLLO**, tandis que Gabriel **GAUCI** est allé à LARTIGUE suivre les travaux auprès des Entreprises.

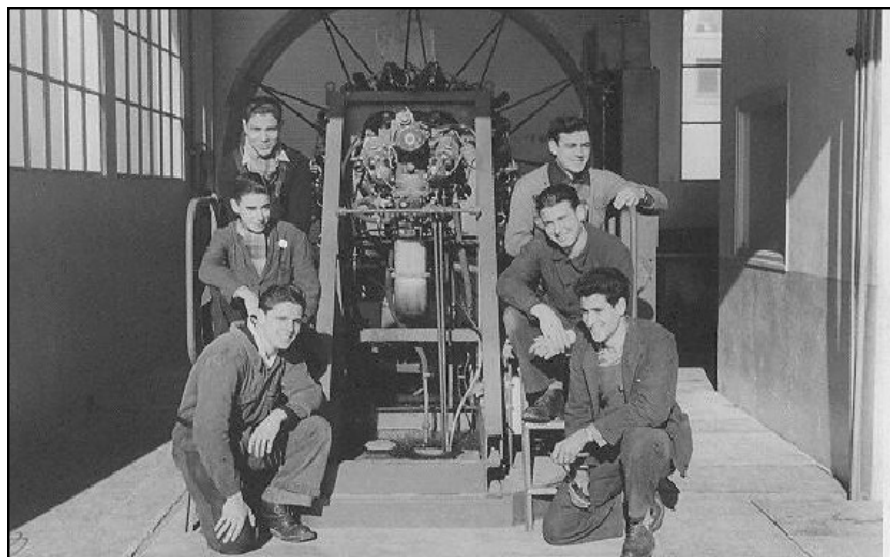
De haut en bas

— —

**TAIB** Richard

**REBOLLO** Édouard

**GAUCI** Gabriel



De haut en bas

— —

**SOBRECASES** Guy

**MORA** Armand

**IVORRA** René

# - L'AVION ELECTRIQUE , L'AVION HYBRIDE -

— —

Par René BOUDET 1957-1963

**L'E.N.P.A.** nous a marqués, nous lui devons tellement ! , en poste universitaire à Toulouse, ville qui a marqué l'histoire de l' aviation avec **P.G. LATECOERE** usine de Montaudran (quartier de Toulouse ) créée pendant la première guerre mondiale suivi de la saga de l'AEROPOSTALE, **L. DEWOITINE** avec la création en 1921 de l'usine chemin du Sang du Serp et qui s'est illustrée pendant la seconde guerre mondiale en produisant le redoutable chasseur D 520, cette entité fait à ce jour partie du groupe AIRBUS et fabrique les mats réacteurs, j ai créé la filière mécanique des structures aéronautiques dans le cadre **du Conservatoire National des Arts et Métiers**, dans mon métier avec l'arrivée des premiers ordinateurs j'avais observé le champ nouveau qui s'offrait aux ingénieurs et si les premiers codes n'étaient que voués au calcul numérique progressivement le dessin puis la conception sont devenus assistés par ordinateur avec en France le produit **CATIA** conçu par **DASSAULT SYSTEMS** et les usines se sont réorganisées compte tenu de cette évolution avec **le monde invasif du virtuel**, le comportement du consommateur a changé on n'est plus dans la période bénie ( notre adolescence ) des trente glorieuses où il suffisait de produire pour vendre c'était un marché **d'EQUIPEMENT** aujourd'hui on est dans un marché de **REMPLACEMENT** il faut susciter l'envie, créer le besoin, et si l'argent vous manque on vous fait du « leasing » vous vivez à crédit et déjà beaucoup de choses se louent, la propriété est mise à mal, nos parents seraient sidérés avec **le sacré de ce qui était mérité par le travail** .

**Les usines se sont organisées pour produire plus vite en utilisant les ressources du virtuel et on a vu arriver :**

**Les services du virtuel plus plus** où on crée les outils virtuels que d'autres vont utiliser les ingénieurs sont issus (les lignes de fabrication ne leur sont pas familières sauf exception ) des grandes écoles conceptuelles (Polytechnique, Centrale, Sup Aero ...).

**Les ingénieurs d' application** ,qui utilisent les outils virtuels élaborés par les premiers, ils sont plus appliqués mais ils gravitent encore dans le monde du virtuel.

**Les ingénieurs des métiers** qui eux ont en charge les lignes de fabrication, ils sont dans la technique et c'est grâce à leur action que les produits sont plus fiables et conformes et sortent des usines juste à temps .

**J'ai cru discerner au moins quatre révolutions majeures concernant l'aéronautique :**

**La première** fut l'abandon des surfaces entoillées au profit des surfaces travaillantes en clair les panneaux et ce lié à la mise au point de l'alliage duralumin on est dans les années 1925.

**La seconde** fut l'abandon des moteurs à pistons au profit des turbines à gaz ( 5 à 10 kilowatts par kilogramme de moteur ce qui veut dire que notre moteur de voiture aurait une masse inférieure à 20 kilos) on est dans les années 1950.

**La troisième** fut avec l'A320 ( l' avion le plus vendu par AIRBUS en évolution constante) l'arrivée des commandes de vol électriques.

**La quatrième** fut avec l'A350 l'utilisation intensive des structures composites en fibres de carbone ( 53% de la masse à vide ce qui représente quelques 130 tonnes ).

**Actuellement l'effort porte sur la motorisation :**

avec les moteurs NEO où le rapport flux froid ( brassé par le fan ) divisé par le flux chaud ne cesse d'augmenter de 6 en 1990 à 15 aujourd'hui ce qui augmente le rapport de propulsion donc économise du carburant et on arrivera à un rapport de 30.

**IL faut avoir conscience des puissances intervenant dans la propulsion :**

Notre voiture a globalement une puissance de 100 kw

L'ATR 42 avec une masse maxi au décollage de 16,7 tonnes et une capacité de 50 passagers a une motorisation de 2x 1300 kw ( turbo propulseurs )

L'ATR 72 avec une capacité de 74 passagers et une masse maxi de 23 tonnes a une motorisation de 2x2000 kw ( turbopropulseurs )

L' A350 -1000 avec une capacité de 350 passagers et une masse maxi au décollage de 316 tonnes a une puissance installée autour de 2x 30 000 kw ( turbo réacteurs ) !

Les chiffres situent les ordres de grandeur et nous permettent de comprendre que les chemins parcourus ne sont que les balbutiements de l'aventure de l'avion électrique.

Je vais essayer de vous raconter les premiers pas réalisés à ce jour en étant conscient que c'est loin d'être exhaustif et que j'ai parfois utilisé du copié-collé.

## LE CRI-CRI DE Mr. COLOMBAN

En [1958](#), lorsque ce dernier se lance dans la conception du Cricri, personne ne croit à son projet. Il



est vrai que cet avion tient plus du modèle réduit que de l'avion de tourisme, tout en affichant de grandes ambitions pour l'époque : 200 km/h avec seulement 30 ch soit 22 kw.

Les performances de cet avion viennent de sa conception, en particulier de sa légèreté : le pilote est plus lourd que l'avion lui-même. Pour cela l'utilisation des matériaux doit être judicieuse : le métal pour les longerons et le recouvrement des ailes, puis l'utilisation de nouveaux matériaux tels que le klegecell pour faire les nervures.

Cette petite machine est capable de passer toute la voltige de base.

En 2010, le **Cricri E-Cristaline** de Hugues Duval est équipé de moteurs électriques de la société française **Electravia** de même puissance que les moteurs thermiques. L'appareil a établi le record du monde de vitesse pour avions électriques avec 262 km/h le 5 septembre 2010 lors du meeting de Pontoise, puis 283 km/h lors du salon du Bourget 2011. Ce Cricri électrique MC15E peut voler environ 25 minutes avec ses batteries lithium - polymère de 3kWh. Ce Cricri exceptionnel participe à des meetings aériens, en établissant des records et en présentant la fameuse « Navette bretonne » : le Broussard « Groupe Tranchant » porte le Cricri électrique E-Cristaline sur son cockpit pour le décollage, puis le Cricri se sépare du Broussard en vol et évolue à ses côtés.

Le 16 septembre 2012 le record de vitesse a été battu lors du meeting aérien de Coulommiers par Dominique **Bonnaire** à bord de son Cri-Cri jet F-PCLF. Le Cri-Cri volait à 293 km/h.

### Colomban MC-15 « Cri-Cri ».

<b><u>Constructeur aéronautique</u></b>	<b><u>Michel Colomban</u></b>	<b>Type</b>	<b>Avion de Tourisme</b>
<b><u>Motorisation</u></b>	<b>Moteur</b>	<b>Zlin 90 cm<sup>3</sup> ici moteurs électriques ELECTRAVIA</b>	
	<b>Puissance</b>	<b>2x11 kW ch</b>	
<b><u>Dimensions</u></b>	<b>Envergure</b>	<b>4,90 m</b>	<b>Surface Alaire 3,1 m<sup>2</sup></b>
	<b>Longueur</b>	<b>3,90 m</b>	<b>Nombre de Places 1</b>
	<b>Hauteur</b>	<b>1,20 m</b>	

**Masse à vide** 78 Kg  
**Décollage** 120 m  
**Vitesse maximale (VNE)** 220 km/h (caréné )  
**Distance franchissable** 460 Km

**Masse Maximum** 170 Kg  
**Vitesse de croisière** 185 km/h  
**Vitesse de décrochage** 72 km/h

## Le pipistrel est un avion bi places

En 2014 un petit avion électrique a été présenté au salon de l'ULM à Blois, en France. C'était la première sortie de ce nouvel appareil conçu par la société **slovène Pipistrel** qui réalise une gamme de petits avions de tourisme, ainsi qu'un motoplaner électrique, le Taurus Electro (c'est-à-dire un planeur équipé d'un petit moteur). D'après les données du constructeur, le moteur de 24 kg fournirait 85 kW, soit environ 116 ch. Les batteries LiPo (lithium polymère), fourniraient une autonomie d'une heure de vol plus une demi-heure de réserve (pour la sécurité). Leur recharge serait possible en une heure, mais elles sont facilement démontables et pourraient donc être échangées rapidement pour continuer les vols.



La motorisation électrique et ses systèmes de gestion ont été conçus par Siemens qui a ajouté un dispositif original de recharge (partielle) en vol. Pendant les descentes, l'hélice, entraînée par le vent relatif, actionne un générateur.

## Le E-FAN D'AIRBUS

Avion biplace à structure composite réalisée par **AERO-COMPOSITES Saintonge**

2 moteurs électriques de 40 kw qui lui assurent une poussée de 150 déca-newtons les batteries lui autorisent une autonomie de une heure.

**Type** Premier Avion –école

**Premier** 11 mars 2014

**Moteur** 2 soufflantes électriques de 1,5 KN de poussée

**Envergure** 9,5 m    **Longueur** 6,7 m    **Nombre de places** 2

**Réservoirs** batterie lithium polymère (Li-Po)    **Masse maximum** 550 Kg    **Vitesse de croisière** 160 km/h.

cet avion a été abandonné mais l'expérience est capitalisée dans de nouveaux projets.

A ce jour les moteurs électriques sont limités en puissance pas au-delà de 80 à 100 kw, ils sont alimentés par des batteries à haut voltage ( 400 à 800 volts ) mais la difficulté reste dans la batterie au point de vue énergétique un litre de carburant représente 20 kilogrammes de batterie ! des progrès doivent être faits et Airbus s' est associé à siemens et safran pour développer des nouveaux moteurs électriques et aussi la motorisation hybride en créant un centre dédié en Allemagne.



## LE PANTHERA quadriplaces

### Panthera Electro

Cette version de Panthera avec son groupe motopropulseur à puissance électrique de 145 kW est un régal pour les passionnés de haute technologie et ceux à qui l'environnement a une grande importance. L'objectif est de démontrer la capacité de voler 400

km (215 NM), tranquillement, efficacement, sans absolument aucune émission et avec des coûts minimes. La plate-forme est ouverte et prête à accepter les générations futures de technologies des batteries, ce qui augmentera la portée d'opération.



## L'AVION HYBRIDE

Aujourd'hui, l'industrie mondiale de l'aviation représente 2,4 % du total des émissions de dioxyde de carbone, et près de 12 % des gaz à effet de serre (GES) relâchés par le secteur du transport. Mais il est attendu que ces pourcentages augmentent, car l'accroissement de la demande en transport aérien, notamment en Asie, requiert des capacités supplémentaires substantielles. D'ici 2028, les passager-kilomètres payants (PKP) devraient augmenter de plus de 60 %, allant jusqu'à 12 billions de dollars, et la taille de la flotte mondiale augmentera de 43 % pour atteindre le nombre de 39 000 avions.

L'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) prévoit que les émissions dues à l'aviation seront multipliées par un facteur 3. Il est également probable que sa part de la production mondiale de GES augmentera si aucune tentative significative n'est faite pour se détourner des combustibles fossiles

- un avion commercial entièrement alimenté par autre chose que des combustibles fossiles

- ne sera probablement possible que dans plusieurs dizaines d'années, quelques entreprises de l'aéronautique empruntent une idée de l'industrie automobile et créent des avions hybrides. Comme pour les voitures, ces systèmes de propulsion qui utilisent à la fois la combustion et l'électricité pourraient être une stratégie de transition afin de réduire les émissions et la consommation d'énergies fossiles, jusqu'à ce qu'un avion entièrement durable fonctionnant à l'électricité ou à l'hydrogène soit développé commercialement. Étant donné l'accumulation de preuves démontrant que le rythme du réchauffement climatique s'accélère, l'aviation ne peut pas se permettre d'attendre encore une vingtaine d'années avant de s'attaquer à son problème d'émissions.

Même avec les hybrides, il reste un choix à faire : utiliser des batteries lithium-ion, de nos jours communément utilisées dans les véhicules électriques, ou des piles à combustible hydrogène. Chaque solution possède ses avantages et ses inconvénients.

Le plus gros obstacle des batteries est la taille qu'elles doivent avoir pour fournir assez d'énergie à un avion de ligne, si l'on considère la technologie actuelle. C'est là où le bât blesse : les batteries lithium-ion ont une densité d'énergie par unité de masse relativement basse par rapport au carburant actuel à base de kérosène. Dans un avion hybride, bien entendu, ce désavantage est compensé par le fait que la batterie est soutenue par un moteur à combustion conventionnel.

Une batterie dernière génération est également nécessaire pour améliorer le temps de rechargement si elle est utilisée sur un avion qui ne dispose souvent que de 30 minutes entre deux vols. Bien qu'une option de charge rapide ait été privilégiée pour les voitures électriques, les chercheurs tentent encore de développer une capacité de changement de batterie, malgré des problèmes antérieurs avec cette technologie. TESLA continue discrètement de la tester, et le constructeur automobile électrique chinois Nio en est également un adepte.

**La suite et fin de cette rubrique dans le prochain journal N° 80**



# - SABOTAGE -

## (zabotache en Allemand)

— —

Par Armand **GALLARDO 54-58**

Dans un précédent N° de notre journal, Lionel **PENOT** nous a décrit l'aventure du JUNKER JU 52 allemand dont nous avons hérité (y compris les rechanges) plusieurs exemplaires, en tant que dommage de guerre, après la capitulation de l'Allemagne en 1945.

**A** la lecture de l'article de Lionel, je me suis souvenu d'une anecdote insolite qui m'a passablement interpellé lorsque j'en pris connaissance quelques années plus tôt. J'ai pensé qu'elle pourrait intéresser nos lecteurs.

Cette anecdote est tirée d'un livre intitulé: « Péripiéties de la vie d'un Français d'Algérie », autobiographie de Jean Pierre **GUERING**, ancien élève de notre école (promo 46/50), aujourd'hui décédé mais dont les descendants résident encore en région toulousaine.



**JUNKER JU 52**

Jean-Pierre avait eu la gentillesse de m'offrir son bouquin, lors d'une réunion de notre amicale à Platja d'Aro. J'ai trouvé, dans cet ouvrage, des passages intéressants, notamment l'un parmi plein d'autres, que je vous transmets, ci-après, signalé entre les guillemets.

Après ses études à l'ENPA, Jean-Pierre **GUERRING** est affecté à l'AIA (Atelier Industriel de l'Air) de BLIDA, destination hall de montage, service révision de la structure des TOUCANS, autre appellation des JU 52 fabriqués en Allemagne avant ou pendant la guerre 39/45.

Après l'Armistice, donc, ces avions furent utilisés par l'armée de l'air française.

Ayant effectué un certain nombre d'heures de vol ils arrivaient à l'AIA pour y subir, soit une révision partielle (V3) soit une révision générale (V4).

Je ne vous résume pas toutes les étapes relatives au démontage, à l'identification et au nettoyage des pièces. Tout cela ressort de la procédure normale d'entretien de la flotte et le sujet a déjà fait l'objet d'une chronique d'un de nos anciens élèves dans ce journal.

**A** la fin de ces opérations, les éléments étaient examinés visuellement et un premier tri effectué.

**O**n décidait, alors, de leur réutilisation après réparation éventuelle ou de leur remplacement pur et simple.

**C'**est au cours du remontage d'un de ces éléments que l'anecdote, objet du passage du livre ( partiellement amendé par mes soins) dont je vous parlais plu haut, prend tout son sens.

**J**e cède la plume à Jean-Pierre.

« **Au** moment du remontage d'une gouverne, j'avais prévu d'utiliser des axes neufs. L'un de ces axes étant d'un diamètre légèrement supérieur à la norme, je décidai de l'usiner légèrement pour en réduire la côte et par suite d'en faciliter le montage. Ce rafraîchissement mécanique de surface eût pour

effet d'éliminer la légère couche de protection du métal. Je remarquai, alors, ce qui me semblait être une anomalie, invisible avant mon intervention. Deux grosses tâches circulaires plus sombres que le reste de la pièce, régulières, de part et d'autre du cylindre aiguësèrent ma curiosité et ma conscience professionnelle. Ce défaut m'incita à en effectuer une analyse plus poussée.

**A** ma grande surprise, celle-ci me permit de constater que l'axe avait été percé transversalement.

**L**e trou avait, ensuite, été obstrué par une tige d'aluminium de même diamètre que ce dernier puis habilement maquillé pour rendre la modification maléfique indétectable. J'en déduisis, sans peine, que son but consistait à fragiliser considérablement la pièce et générer, à posteriori, par fatigue, sa rupture et par conséquent la détérioration de la gouverne. De ce fait, les dégâts engendrés, prévisibles, auraient sûrement provoqué un grave accident entraînant, irrémédiablement, l'avion au tapis. C'était là, un acte destructif volontaire, un « SABOTAGE » inventif, ingénieux, impensable, quasi indétectable, surtout en temps de guerre ou il n'était pas question d'enquêter, après coup, sur l'origine d'un crash, avions et pilotes étant considérés, en ce temps là, comme matières consommables.

**L**e service contrôle de l'AIA prévenu, il fut décidé d'examiner tous les axes neufs existant en stock pour déterminer l'origine de ce « sabotage ». L'enquête, rondement menée, car il s'agissait de la sécurité des vols, révéla que les pièces neuves provenaient d'un lot de récupération allemand. Celles-ci, étant, encore, protégées par leur emballage d'origine (avec inscriptions allemandes) on déduisit, facilement et sans doute possible, qu'elles avaient été fabriquées par des ouvriers français dans le cadre du STO (Service du Travail Obligatoire) ou par des mécaniciens, prisonniers de guerre spécialisés, résistants-saboteurs à leur manière, pour nuire aux nazis.

**T**outes les pièces, y compris celles dont l'origine était douteuse et (ou) la traçabilité incertaine, furent systématiquement contrôlées par le procédé « magnaflux » qui permet de détecter les défauts internes ou invisibles (criques, fissures, inclusions etc...) des éléments métalliques. »

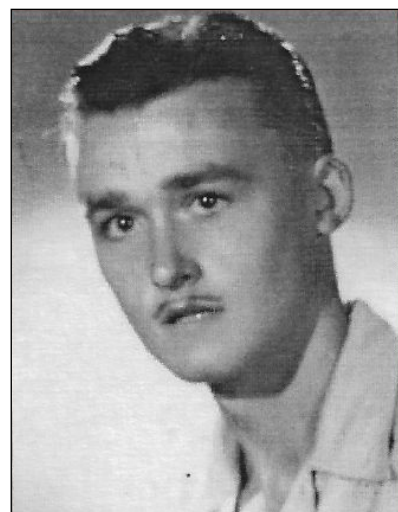
**L**à se termine les informations relatives à ce sujet dans le livre de Jean-Pierre **GUERING**.

L'auteur ne précise pas combien de pièces furent trouvées défectueuses mais le résultat importe peu et cette histoire surprenante non dénuée d'intérêt, mérite d'être ajoutée à toutes celles qui ont jalonné notre parcours professionnel.

**C**e récit me rappelle certaine fable intitulée « l'arroseur arrosé ». Si l'axe saboté n'avait pas été découvert à temps dans les ateliers de l'AIA, l'armée de l'air française aurait pu faire les frais d'une machination machiavélique (petites causes grands effets) dont le destinataire n'était pas celui espéré.

Etonnant ! Non ? comme disait **DESPROGES** !

Jean Pierre **GUERING** 46-50



# - LE CHANCE VOUGHT F4U - " CORSAIR "

--

Par Lionel PENOT 55-59

Nous allons étudier un appareil fort connu par beaucoup suite à un célèbre feuilleton de Télévision : "Les Têtes brûlées" présenté moult fois ces dernières années. Il s'agit du mythique CORSAIRE à l'allure très particulière.

A la fin des années 1930, les Etats-Unis lancent un programme de modernisation de leur Aéronautique militaire. L'US Navy initie la réalisation d'un chasseur monoplace embarqué sur porte avions, ayant des performances de vitesse, manœuvrabilité et robustesse.

La société CHANCE VOUGHT de Stratford fut retenue. En 1938 l'équipe de l'Ingénieur en Chef Rex B. BEISEL présente les projets V 166 A doté d'un Pratt & Whitney 1830 et V166 B équipé lui d'un PW 2800 (18 cylindres en étoile) de 1850 Cv encore expérimental. Ce dernier sera choisi.

Suivant les normes de l'US Navy il est enregistré comme XF4U-1 et le 11 juin 1938 1 prototype est commandé. Le 29 mai 1940, Lymon BUCCARD assure le 1<sup>er</sup> vol à Bridgeport. L'appareil reçoit le nom de CORSAIR.

D'une conception particulière, il est doté d'une aile en W (aile de mouette inversée) dont le raccordement au fuselage est à angle droit, facilitant l'écoulement des filets d'air. Cette voilure simplifie la construction et améliore la visibilité du pilote. Elle favorise la manœuvre des extrémités d'ailes repliables. De par la forme de cette aile, le train d'atterrissage est plus court ce qui permettait d'assurer une robustesse nécessaire pour encaisser les appontages successifs.

La garde au sol de l'hélice Hamilton Standard tripale de 4,06 m nécessaire au moteur PW XR 2800 est aussi assurée.

Les Essais en Vol révèlent un appareil particulièrement performant. Le record de vitesse mondial sera battu en octobre 1940 : 652 Km/h.

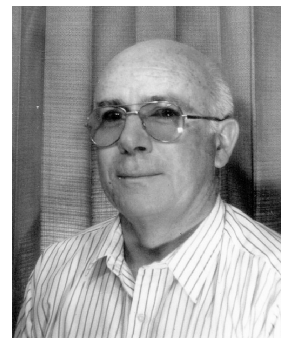
Divers modifications s'avèrent nécessaires, entre autres l'installation de 6 mitrailleuses de calibre 50 (12,7 mm) dans les ailes imposant un seul réservoir auto obturant de 890 litres dans le fuselage et un allongement de celui-ci. Un nouveau moteur est installé : le PW R 2800-8 de 2000 Cv (un des plus puissants à l'époque).

En 1941 l'US Navy et le MARINES CORPS commandent le F4U-1 en grandes quantités d'où nécessité de sous-traiter chez BREWSTER et GOOD YEAR. Durant l'année 1943, VOUGHT produit 1958 F4U-1, GOOD YEAR 377 FG-1 et BREWSTER 136 F3A-1.

Lors des premiers essais d'appontage des difficultés apparaissent (champ de vision réduit pour le pilote et tendance au rebond d'où pas d'accrochage des brins lors du contact avec le pont d'envol). De ce fait l'Etat major de la Navy décide d'utiliser le CORSAIR uniquement à terre.

Après de sérieuses modifications du train d'atterrissage, en 1944 le CORSAIR subit des tests sur la porte avion GAMBIER Bay qui lui permettent enfin d'être embarqué sans autres problèmes.

Durant la guerre du Pacifique, le CORSAIR fut le principal artisan avec le Hellcat de la supériorité



CHANCE VOUGHT F4U CORSAIR

de l'Aéronavale américaine face aux Japonais. Il équipa de nombreuses unités embarquées ou à terre (2140 victoires pour 189 abattus).

Toutes version confondues le CORSAIR fut construit à 12583 exemplaires entre 1940 et 1952.

Durant la guerre la Royal Navy en posséda 2013 et la Nouvelle Zélande 428.

A la fin du conflit la France, l'Argentine, le Honduras et le Salvador en utilisèrent. Il fut engagé dans la guerre de Corée avant tout comme chasseur bombardier en version AU-1 dans 80 % des missions. (l'AU-1 était une version d'attaque au sol armée de 4 canons de 20 mm, bombes, roquettes, et napalm).

En Indochine la France utilisa des CORSAIR avec 25 AU-1 jusqu'en 1954.

En 1952 La France commanda 94 F4U-7 pour son Aéronavale (version spéciale).

On les retrouvera en Algérie, puis lors de la crise de Suez (opération Mousquetaire). Ils disparaîtront des registres en 1964.

A travers le monde, il reste environ 80 CORSAIR que l'on peut voir en vol ou en statique dans 11 pays.

#### Différentes versions vivent le jour :

F4U-1C armés de 4 canons de 20mm.

F4U-2 Chasseur de nuit.

F4U-3 Hélice quadri pale.

F4U-4 Chasseur bombardier.

F4U-4P Reconnaissance photographique

F4U-5 Chasseur bombardier.

F4U-5N Chasseur de nuit.

F4U- 5P Reco.Photo.

F4U-6 ou AU-1 Attaque au sol.

F4U-7 Chasseur multi rôle (commande Française)

GOOD YEAR sortit le F2-G1 motorisé par PW R4360 de 3000 Cv ( 4 étoiles de 7 cylindres en tonneau), comme intercepteur rapide qui n'eut pas de suite.

#### CARACTERISTIQUES F4U-1 :

Envergure : 12,49 m      Longueur : 10,16 m      Hauteur : 4,60 m      Surface alaire : 29,17 m<sup>2</sup>  
Masse à vide : 3950 Kg      Vitesse Maxi : 685 Km/h      Plafond : 11300 m      Rayon d'action : 1630 Km  
Avec Armement : 5500 Kg

Armement : 6 mitrailleuses de 12,7 mm ou 4 Canons de 20 mm

En externe 2000Kg de bombes, 8 roquettes Napalm



F4U-7 CORSAIR French Navy

# - LA RETIRADA - Monsieur FALCO -

--

Par Armand GALLARDO 54-58

Quelqu'un a dit que : « le hasard est le plus grand romancier du monde ». En fait, au cours d'une vie, certains événements inattendus peuvent impressionner, surprendre, étonner, provoquer des questionnements et, par suite, faire l'objet de nouvelles ou d'histoires que l'avancement en âge et le devoir de mémoire nous encouragent à transmettre. En voici un exemple.

**A** la sortie de l'ENPA je faisais partie des nombreux élèves qui étaient reçus à la DCAN ARBAL (LARTIGUE) près d'ORAN, destination ateliers de révision des avions NEPTUNE P2V6 et P2V7 (détecteurs de sous-marins et surveillance maritime) de l'aéronavale française. D'autres anciens de l'école nous avaient précédés et nous formions une petite « communauté » dont les souvenirs scolaires de CAP MATIFOU renforçaient nos relations amicales.

Il y avait parmi le personnel de ces ateliers, des ouvriers et techniciens de toute origine, aussi bien civile que militaire. Les relations entre personnel « ENPA » et personnel « extérieur » ne souffraient d'aucune discrimination ou de problèmes particuliers.

**C'**est à cette époque que je fais la connaissance de Monsieur **FALCO**. Je ne peux pas dire que j'ai, d'emblée, été attiré par le personnage ou sympathisé avec lui. Nous n'étions pas de la même génération et notre activité professionnelle ne s'exerçait pas dans le même secteur. Il m'arrivait, cependant, quelquefois, de lui tenir conversation et de lui demander quelques conseils techniques sur le métier ou sur un matériel bien spécifique. Il était chef d'équipe moteurs (ma spécialité) très compétent et expert en mécanique aussi bien avion qu'automobile.

**S**ouvent distant naturellement mais sans acrimonie avec les autres, il communiquait peu, enfermé dans une solitude indifférente, toujours coiffé d'un éternel béret, l'une des autres caractéristiques du personnage. Il parlait correctement le français mais avec un accent espagnol assez marqué. Je ne m'en étonnais pas car en ORANIE beaucoup de Pieds-noirs ou d'Européens sont Espagnols ou d'origine espagnole.

Nous nous sommes côtoyés ainsi, Monsieur **FALCO** et moi, pendant quelques années.

**E**n 1962 et 1963 nous sommes venus en France, séparément et indépendamment l'un de l'autre (mutés, déplacés, déracinés ou rapatriés, peu importe le terme exact) et affectés à TOULOUSE dans des établissements différents mais appartenant tous deux à la délégation générale de l'armement (DGA). Il nous arrivait de nous rencontrer quelquefois en ville, de manière fortuite et l'occasion faisant le larron, de nous remémorer notre période d'ALGERIE.

Cependant nous n'avons jamais évoqué son passé, précédant notre séjour à la DCAN.

Et pourtant, le hasard pouvant s'immiscer en certaines circonstances, je bénéficiais « à l'issue de mon plein gré » de certaines informations sur ce passé dont voici les détails.

**E**tant abonné au quotidien « la dépêche du midi » je suis attiré par un reportage de l'édition du 5 février dans lequel Monsieur **FALCO** est principalement impliqué : le titre, « **LES ENFANTS DE LA RETIRADA SE SOUVIENNENT** ». Je résume l'article :

« Février 1939. C'est la « retirada » : l'ESPAGNE républicaine civile et militaire bat en retraite sur les routes de Catalogne.. Le 5 février, PARIS permet aux combattants républicains de passer. Une réfugiée raconte : il faisait froid... C'était la fuite... En ESPAGNE on savait les massacres qu'avaient fait les troupes coloniales de FRANCO... « los moros »... C'était partir ou mourir (ça rappelle un certain slogan) ...travailler dans un restaurant... ramasser des légumes... Les camps à jamais associés à la « retirada »... pas de baraques, pas d'eau. Entre 450000 et 470000 républicains arrivent en moins de deux semaines en FRANCE. Quelques dizaines de milliers de femmes et d'enfants vont être dispatchés un peu partout sur le territoire français ».

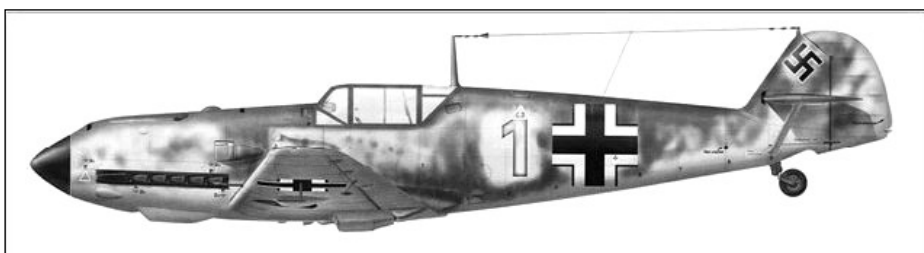
Je ne m'éternise pas sur les souffrances qu'ont endurées les déplacés espagnols. L'exilée citée plus haut continue son récit: « Les autorités françaises n'avaient pas prévu un tel exode, elles ont été débordées par la quantité et n'ont pas forcément fait d'efforts pour mieux recevoir ces rouges... »

Les termes soulignés m'interpellent car il me semble (pour ne pas dire j'affirme) qu'une situation comparable à celle décrite ici, s'est reproduite vingt trois ans plus tard mais pour des FRANÇAIS cette fois. Ces mêmes sentiments d'exilés, le même désespoir, la même incertitude sur notre avenir nous tourmentaient pareillement. Le hasard, les coïncidences ou de mystérieux signes du destin étaient-ils la cause de ces similitudes?

Jusqu'à présent je ne m'étais pas appesanti sur cet état de fait. Le passé est le passé même s'il pèse toujours sur le présent.

Quant à Monsieur **FALCO**, ce que j'apprends à son sujet, dans la dépêche et dans le même article, me surprend, m'étonne, me déconcerte et me sidère. Oh ! ce n'est pas un événement secret, indicible qu'il cachait, peut-être, derrière sa bonhomie et sa discrétion mélancolique un brin taciturne. Pourtant un lien existait bien ? Jugez plutôt.

Titre du journal : « **FALCO, dernier combat dans le ciel catalan** » et la suite : « le 6 février 1939, dans le ciel catalan un as de l'armée de l'air républicaine espagnole, (la « gloriosa ») livre, lui, le dernier combat contre les



Messerschmitt

Messerschmitt allemands de la légion Condor. Il s'appelle José **FALCO**. Depuis deux semaines, les pilotes républicains volent sans répit pour tenter de protéger la « retirada » des meurtriers raids fascistes et nazis. Jeune lieutenant José **FALCO** a déjà six victoires à son tableau de chasse depuis 1938 et pour lui comme pour tous ses camarades retirés sur l'aérodrome de VILAJUÏGA près de FIGUERAS, les ordres sont clairs : ils doivent décoller, passer la frontière et se poser à PERPIGNAN, CARCASSONNE et FRANCAZAL. Mais alors que les moteurs chauffent, les chasseurs allemands attaquent.

José **FALCO** décolle, réussit à tirer un premier Messerschmitt en montant puis un deuxième. Doublé et ultime exploit.

Une fois en France les pilotes républicains seront envoyés au camp de GURS et leurs avions rendus à FRANCO.

**FALCO**, lui, partira en ALGERIE puis, rapatrié, s'installera avec sa famille à TOULOUSE. La démocratie revenue en ESPAGNE, il fleurira tous les ans la stèle à la mémoire de l'un des deux pilotes qu'il avait abattus. Héros discret et sans haine, as de l'aviation républicaine espagnole, José **FALCO** est mort à TOULOUSE le 10 mai 2014 »

Voilà résumée en peu de mots, une partie de la vie de José **FALCO**.

Qu'est ce qui me pousse à vous relater cette histoire ? J'ai une certaine propension à attacher un intérêt (mesuré) à la providence, aux coïncidences, au hasard et aux concours de circonstances qui ont souvent jalonné mon existence. Je n'en fais pas une maladie mais comme il paraît que « la vie est sœur du hasard » ce dicton me convient et je le fais mien.

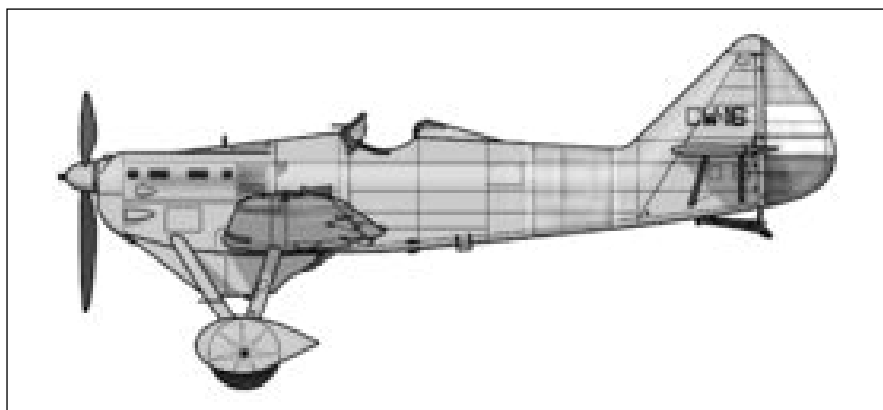
Quant à mon rapport avec le sujet traité ci-dessus, quel est-il ? J'expose les faits..

Je suis né le 5 février 1939 (date de la « retirada »). Il me reste quelques traces très marquées (langue, culture etc...) de mes origines espagnoles. J'ai rencontré José **FALCO** sur mon lieu de travail et hormis nos relations professionnelles (les AVIONS et MOTEURS d'avions) et un petit service qu'il me rendit, je ne savais pratiquement rien de lui, malgré nos bonnes relations. Notre passage en ALGERIE, « los moros », une autre « RETIRADA », commune celle-là, en 1962 et 1963, notre arrivée en métropole et notre destination identique, non programmée, TOULOUSE, émaillée de certaines complications dues

à l'accueil sur la terre de FRANCE, sont des circonstances étonnantes qui ont fait, bizarrement, concorder étroitement nos parcours. Etaient-ils tracés d'avance ?

Je remercie, je ne sais qui au juste, l'inconnu, l'inexplicable, l'insondable, qui m'ont permis de connaître un type sympa, attachant, un as pilote, humble et modeste héros de guerre, résistant jusqu'à l'extrême. Comme par hasard (encore) je découvre une partie de son histoire dans le journal et curieusement le jour de mon anniversaire.

Je ne suis pas un adepte de sciences occultes, de psychologie, de psychisme, d'astrologie et de philosophie à deux balles mais je m'interroge, quand même, sur certains faits marquants concomitants dans lesquels nous sommes, quelquefois impliqués. Bien que ces interrogations ne confinent pas à l'obsession, mon moi intérieur, mon subconscient étaient-ils imprégnés de tous ces événements pour me rendre José **FALCO** si proche sans le savoir? « Si ce n'est pas le hasard, y a-t-il des rendez-vous qu'on ne sait pas ou ne peut pas lire ? » Sans dramatiser et sans emphase, je dirais qu'il y a là, mystère...et boule de gomme !



Dewoitine D.510TH au service des FARE  
(Guerre d'Espagne 1936-1939)

### Résultats du Jeu Concours grille n°37 du journal n° 78

Voici les réponses au jeu des mots croisés et la liste des participants du mois de janvier 2020

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

<b>BERBACHI</b> Abdelkader	<b>MOUGEOT</b> Robert & Ghislaine
<b>BESSIERE</b> Guy	<b>MURINO</b> Lucien
<b>BONET</b> Alain	<b>PENOT- de L'ISLE &amp; Christiane</b>
<b>CRUANES</b> Jean Pierre	<b>ROCH</b> Jean-Pierre
<b>DEBONO</b> Georges	<b>RODENAS</b> Michel
<b>GROSSIN</b> Pierre	<b>SEGUI</b> Bernard
<b>LABBÉ</b> Alain	
<b>LE COAT</b> Christian	
<b>MASSIMINO</b> Gérard	

Liste arrêtée en Juin 2020

Le tirage au sort pour cette participation a désigné  
**GAGNANT : Lucien MURINO 55-59**

Félicitations un trophée lui est offert par l'Amicale.

## - L'enfer du Djebel Mongorno -

Par Dr. Joss MOLL Pion 49/53 Bagnoles Château, (61)

Le 30 décembre 1958 a été une journée mémorable pour les survivants de la bataille du Djebel Mongorno. L'enfer était au programme pour les participants .D'un coté une armée puissante ,imbattable, le l'autre des combattants conscients de la disproportion des forces mais possédant une connaissance du terrain décuplant leur confiance pour affronter l'épreuve. Le combat, a débuté en fin de matinée par une rafale de mitrailleuse qui abattait un avion d'observation, un T6. L'appareil, moteur en feu, se crachait dans la plaine qui sépare le djebel mongorno de la ville de Médéa. Pendant qu'un deuxième T6 en patrouille survolait et protégeait l'équipage de l'avion hors combat. Un silence inquiétant écrasait la plaine.



J'étais spectateur, attiré par les détonations des puissantes rafales qui atteignaient le T6. Subitement le calme recouvrait la plaine, il offrait un spectacle qui ne laissait pas supposer les heures d'enfer qui suivirent. Spectateur d'un décor grandiose, depuis les hauteurs de la ville je découvrais une plaine vallonnée couverte des vestiges des moissons, ces chaumes, résidus jaunis de tiges de blé, au loin les contreforts rocheux et boisés du djebel . J'avais une image de paix champêtre et pourtant l'avion au milieu du champ de blé me rappelait que la guerre et ses drames étaient à mes pieds. Rapidement le T6 hors de combat était démonté, évacué par la route. J'avais été surpris par la rapidité de cette opération

de sauvetage. Rapidité ? L'atmosphère dramatique devait effacer la longueur du temps.

Mais le calme fut éphémère. Un renfort aérien venait à l'attaque. Plusieurs chasseurs "Corsaire" mitraillaient de leur puissant armement le djebel mongorno où les combattants de L'ALN étaient retranchés, dissimulés dans les buissons , les arbres et les rochers . Ces quatre avions, seuls engagés à mes yeux réalisèrent un déluge de feu assourdissant pendant un heure environ. La mitrailleuse qui avait abattu le T6 ne pouvait résister à cet assaut aérien. Je n'ai vu aucun autre appareil , les " Corsaires " étaient impressionnants d'efficacité, effectuant une Noria qui ne laissait aucun répit aux troupes

assiégés.

Un piqué sur l'objectif tout en crachant la mitraille, suivi d'un rétablissement pour terminer une boucle qui permettait de se positionner pour un nouveau piqué d'assaut. J'étais à plusieurs kilomètres de l'action mais l'enfer était sous mon regard amplifié par les explosions des tirs incessants. Que dire des assiégés visés par la mitraille. Les survivants , si le temps leur a permis de vivre à ce jour, doivent encore entendre et revivre un cauchemar dont je fus le témoin.

C'était la Guerre, pas un maintien de l'ordre !

Dr. Joss MOLL Pion 49/53





## - Accident oui, mais pas d'avion hein ! -

--

Par **Alain Bonet (58-62)**

« **C**ela ne l'a pas empêché de se crrasher plus d'une fois ; déjà à Blida, l'an derrnier... »

« **M**ais puisque je te dis que cette fois c'est un accident de parachute et pas d'avion ! »

**M**a mère, qui se désespérait de me savoir si loin, faisait l'impossible, dans mon intérêt, pour que je ne revienne pas !

**P**ourtant, l'avion dans lequel j'avais exercé mon baptême de l'air, un DC3 ramené d'Indochine, était un tantinet plus vieux que le Nord 2500 de Blida. Mais beaucoup plus sûr.

**J**e venais à peine de terminer mon baptême de l'air sur un DC3 antédiluvien, en octobre 1958, dans une école nouvelle où toute ma famille se réjouissait de mon entrée, quand cet accident vint jeter un baquet d'eau gelée dans ma tribu :

« **L'**aviation, c'est quand même rrisqué, non ? Tu crrois que nous avons fait le bon choix ? » Et mon père ôtait son béret pour gratter le haut de son crâne avec son index gauche comme il accoutumait de le faire. Il roulait les R comme jamais ! Ma mère voyait plutôt le côté positif de la chose :

« **C'**est la meilleure école, tu sais ! Et puis, c'est un accident, d'accord, mais pas d'avion, hein ! »

« **Q**uand même. Et puis Blida c'est à quoi ? 50 kilomètrrrres à peine de Cap Matifou... »

« **Q**uel rapport ? et puis c'est un accident de parachutisme. Pas d'avion. En plus, il n'est rien arrivé au parachutiste »

« **D**e toute façon, vaudrrrait mieux ne pas en parrrier au fiston pourrr qu'il se trrrranquillise »

**M**on père se tranquillisait à sa manière.

**E**t pourtant, le parachutiste s'en était tiré ! Brûlé aux avant-bras et au dos, mais sans un os brisé : un miracle en somme.

**L**a presse en avait parlé à l'époque (Comment je l'aurai su sinon ?) : *Un para accroché à la queue d'un Noratlas, survit à l'atterrissage !*

**C'**était pendant un largage de routine par l'arrière du Noratlas dont on avait ôté les portes, que l'un des parachutes s'était accroché à

l'empennage horizontal. Le jeune homme de vingt ans s'était mis à tourner au bout de ses sangles comme un fêtu dans le vent, sans pouvoir réagir. À l'intérieur du Noratlas, on s'affairait pour tirer le parachutiste de cette impasse, mais en vain : chaque fois que l'on tirait sur lui on agissait en même temps sur la gouverne de profondeur avec le risque de faire piquer aussi l'avion vers le sol.

**L**e pilote non plus ne savait que faire et chaque tentative de décrocher le parachute s'avérait inutile : brusques virages, piqués ou abruptes remontées, rien n'y faisait. Après un relatif rétablissement, le para extrayait son couteau mais gêné par le vent et le froid il le perdit avant d'essayer de couper ses sangles et sauter en ventral.

**F**inalement, l'avion dû se poser tant mal que bien, sur une distance bien plus courte que



**Le Nord 2500 ou Noratlas : largage de paras par une porte latérale. Autrement, le largage se faisait par l'arrière, porte ôtée.**

d'ordinaire, avec son parachutiste toujours accroché à la queue. Ce dernier, premier choc amorti par le parachute ventral, finit par se retourner et se faire traîner sur le dos sur 400m jusqu'à l'arrêt complet, pneus en charpie, de l'appareil.

Alors que tout le monde s'attendait à ramasser le para à la petite cuillère, celui-ci se leva de son propre chef en s'exclamant : « Si je n'avais pas perdu mon poignard... ». Pas un os de brisé ! À peine quelques brûlures et éraflures, et une peur énorme...

« C'est pourrrtant un avion superrr moderrrne le norrrratlas ! »  
Mon père n'en démordait pas.

Depuis cet épisode, les avions de largage de parachutistes ont été amplement améliorés pour cette fonction. Néanmoins, à l'occasion de mon service militaire, j'avais l'opportunité de faire du parachutisme gratuitement, mais ayant posé la question au sous-officier, je m'entendis répondre :

« Il y a bien des incidents encore, mais tellement rares ; peut-être tous les millions de sauts, voire plus ».

Je n'ai jamais sauté en parachute, et je le regrette maintenant : réminiscence de l'accident de Bli-da sans doute...



DC3

---

## - Service militaire -

---

Par Alain BONET 58-62

J'accomplissais le Service Militaire obligatoire en Corse, à la BA 126 de Solenzara, au Service Météorologie en 1964. Le boulot était assez routinier une fois les premières semaines écoulées, entre les gardes et les garde-à-vous devant la levée du drapeau les vendredis.

Le Service se composait d'un chef civil qui arrivait toujours très tard, s'enfermait dans son bureau-cagibi et étudiait (disait-il) pour intégrer le service météo de Genève et être définitivement planqué, d'un deuxième civil beaucoup plus efficace et qui faisait tout le boulot, et des militaires de la base qui faisaient et déchiffraient les cartes : un adjudant curieusement antimilitariste, très compétent, un sergent-chef basque obéissant et les bidasses qui se levaient tôt, bons à tout, dont je faisais partie, avec **Jean-Claude GASSO** dont il n'est point utile de rappeler l'humour.

Nous coulions là des jours paisibles à condition d'être levés à quatre heures pour lever les fiches des bruyants télétypes et d'avoir terminé les cartes avant huit heures, à l'arrivée de l'adjudant et de son acolyte afin qu'ils puissent en dresser les courbes isobares et isothermes et faire leur diagnostic prévisionnel. L'autre obligation était de marquer un garde-à-vous à l'entrée toujours impromptue d'un officier ou sous-officier qui venaient chercher leurs prévisions de vol. Après cela, après les grosses blagues de **Jean-Claude** sur les femmes-officiers d'*en fesses*, pardon, d'en face voulais-je dire, nous

avons quartier libre pour la journée.

Un matin où, penché sur ma planche à cartes, je n'avais rien vu venir, le sergent-chef, déjà au garde-à-vous avec l'adjudant, me faisait du coude (celui qu'il gardait normalement le long du corps) pour me prévenir de l'entrée de deux jeunes lieutenants dans le service. Il se trouve que j'en connaissais un, de l'ENPA, et qui depuis est devenu colonel, vive l'**ENPA** !

« **Marc** ! Ça alors ! Te voilà lieutenant maintenant. Quelle classe ! »

Et de nous étreindre chaleureusement, lui dans son bel uniforme d'officier, moi dans mes vêtements crasseux de deuxième classe.

Les souvenirs commençaient à affluer, Fort de l'Eau (**Marc**, je crois, était de Fort de l'Eau, et nous y avions un ami commun, **Daniel BROTONS** qui ne jurait alors que par l'OHD), l'ENPA, l'Algérie... Je crois pouvoir dire que nous étions vraiment heureux de nous retrouver.

« Tu fais carrière dans l'Armée de l'Air ? Tu es pilote ? T'es basé où ? Où vas-tu maintenant ? »

« Et toi ? que deviens-tu ? Tu fais ton service ici ? »

Les questions fusaient en rafales, (*les réponses aussi, bien qu'elles ne figurent pas dans mon texte*) et notre joie allait en grandissant.

Soudain, **Marc** se retournant, se rendit compte que l'adjudant et le sergent-chef étaient toujours au garde-à-vous, attendant fermement l'ordre de repos qui ne venait pas :

« **Repos ! Repos !** » se dépêcha-t-il d'ordonner, un peu gêné de n'avoir point été plus rapide.

**Moi**, sourire en coin, je lui soufflais lâchement :

-« **Laisse-les donc encore moisir un peu au garde-à-vous. Pour une fois que ce n'est pas mon tour !** »

### **Les copains dans les troènes.**

J'avais droit à cette époque à deux semaines de congé, il me semble, pour avoir fait la PM (Préparation Militaire) et même la PMS (Préparation Militaire SUPÉRIEURE, rien que ça ! ) avant mon incorporation.

Cette PM, je crois bien que tous les élèves de l'ENPA couraient après, mais bien entendu, surtout pour les semaines supplémentaires de "perm" qu'elle nous permettait d'avoir et pour la diversion qu'elle nous apportait à l'école !

Il fallait y assister un certain nombre de fois, marcher au pas, apprendre quelques rudiments de l'armée, les grades (dans notre cas, comme c'était les matafs de la base navale toute proche qui nous donnaient les cours, nous y apprenions les grades de la Marine et non ceux de l'Armée de l'Air ! ) et au bout du stage nous décrochions le fameux certificat de la PM et de la PMS. Les seuls "mal-barrés" de tout ce fourbi, c'était sans nul doute les sous-officiers mariniers qui finissaient parfois par perdre les pédales avec ces drôles de recrues volontaires sur lesquelles ils avaient peu de prise. Car nous leur en faisons voir de toutes les couleurs, les pauvres !

Je me souviens bien du jour où, le premier (ou second) -maître avait lancé son peloton « en avant, marche », et occupé ensuite à régler un litige avec l'un des nôtres n'avait pu ordonner la halte : le peloton, **DEBRAS** et **TESTA** (les plus grands) en tête, fonçait tout droit dans les troènes et ne voulait plus s'arrêter, n'ayant pas reçu d'ordre pour le faire ! L'arrivée dans la haie fut évidemment très folklorique. Le second (ou premier) -maître courait après son peloton dont il avait perdu le contrôle et qui au vu de la haie s'était mis à accélérer, mais sans se départir de son sérieux. Nous n'étions pas là pour rigoler !

Un jour, le second-maître (ou était-ce le premier-maître ?) osa nous demander ce qu'était la trajectoire d'un projectile. Au lieu de la réponse simple des ordonnances de la marine, il se vit répliquer des histoires très compliquées de balistique, de mouvements accélérés, de freinage dû à la résistance de l'air, enfin, toutes sortes de choses récemment apprises au cours de physique et qui lui ôtèrent l'envie de

nous poser d'autres questions. Nous étions en plein dans l'époque du "pléonasme" de **Fernand Raynaud**, et le "*je ne sais quel*"-maître avait sans doute la tête de l'emploi ce qui nous provoquait des fous rires sans fin et pourtant, nous n'étions pas là pour rigoler !

Enfin, gagner deux semaines de permission tout en passant du bon temps, cela valait la peine, et c'est ce que nous faisons. Personnellement, j'attendais ensuite impatientement les dimanches matin où **Rémy COVILLOT** nous régalaient de ses dessins humoristiques au tableau noir représentant les bi-dasses d'une armée en débâcle !



**Les Classes à la Base  
Aérienne d'Istres, mars 1964**

**Accroupi de G. à D :**

58-62

Le 4ème **Alain BONET**

**Debout de G. à D :**

Le 8ème **Alix CHATAIN**

58-62

Les autres... sais pû... et je m'en fiche ! En tous cas, pas de l'ENPA ceux-là.

Mais, Dieu du ciel, qu'est-ce qu'on est beaux à 20 ans ! Et en plus, immortels !

*- L'accouchement -*

Par Alain **BONET 58-62**

Le jour commençait à peine à s'éveiller et une légère brume couvrait encore les champs, terrée au creux des mottes, quand Reine arriva chez Charlotte en se tenant le ventre.

— **Charlotte !** gémit-elle en s'adossant au portail. **Charlotte !** Du sang, du sang !

Son dernier cri s'éteignit dans la cour de la ferme. Se retenant à peine dos au mur, à deux pas de la cuisine, il semblait qu'elle n'atteindrait jamais l'entrée. Elle usait ses forces à crier encore et encore tandis qu'une longue rigole d'un liquide roux qui la suivait s'étalait sous ses jambes.

— **Charlotte !** **Charlotte !** Du sang !

**Antoine** apparut le premier, sortant de la cuisine, et pris de panique il se mit à grommeler :

— **Vingt dieux, Reine,** qu'est-ce qui t'arrives ? Tu perds les eaux, ma parole. Attends, j'va t'aider.

Reine était affolée et ses bras en avant voulaient la préserver d'un ennemi invisible.

— **Du sang, du sang !** C'est du sang !

— **Mais non,** tu perds les eaux, c'est tout. Ne crains rien, Reine.

**Charlotte** apparut à ce moment, sortant de l'étable un seau à moitié plein de lait à la main.

— **Reine, Reine !** J'arrive ! Attends, ma belle.

Elle posa précipitamment son seau à la porte de l'étable, s'essuya les mains dans son tablier et accourut aider Antoine qui ne savait comment s'y prendre.

L'aube s'étendait peu à peu, éclairant mieux les traits de la démente qui soutenait son ventre immense. Son visage flétri par la douleur se rassérénait maintenant que sa belle-sœur s'occupait d'elle.

Antoine la porta presque vers l'intérieur de la maison tandis que Charlotte poussait le lit au milieu de la pièce, arrachant la literie pour la remplacer par des draps propres.

— **Mets-la ici, Antoine.** On va la soigner cette petite. Tout doux ma Reine ! Ton petit va venir ! Tout doux.

Charlotte qui avait aidé sa Brunette à mettre bas d'un veau la veille même, continuait inconsciemment de parler de la même façon à Reine. Elle s'empara d'un broc pour le remplir avec l'eau chaude de la cuisinière en fonte émaillée.

— **Antoine, va donc chercher Maryvonne :** je vais avoir besoin d'aide.

Tout à coup, le visage grimaçant de Reine prit une expression d'affolement. Elle se redressa un peu sur ses coudes, tentant d'apercevoir ce qui se passait entre ses jambes.

— **Ne bouge pas, Reine.** Maryvonne arrive tout de suite.

Elle lui rajouta un oreiller sous la tête tandis que Reine étouffait un cri dans sa gorge :

— **Sang, du sang !**

Antoine était sorti en chancelant de la maison. Il s'arrêta au milieu de la cour et ôta sa casquette pour se gratter la tête :

— **Je ne me souviens plus de ce que j'ai à faire ?** Qu'est-ce qu'elle m'a dit la Charlotte ?

Il se mit à réfléchir de toutes ses forces puis il revint au bout d'un instant, passa la tête par l'entrebâillement de la porte.

— **Qu'est-ce que tu m'as demandé ?** Je ne m'en souviens plus guère.

— **La Maryvonne, gros bêta !** Va donc chercher la Maryvonne et dis-lui que Reine va avoir son bébé ! Dépêche-toi !

Reine lâcha un cri. D'abord enfermé dans la pièce, il s'envola quand Antoine ouvrit la porte, en un hurlement terrible.

Étendue sur la couche, à moitié dénudée par Charlotte, Reine n'était plus qu'un ventre gigantesque au milieu du lit. Elle agitait la tête d'un côté à l'autre, les cheveux collés aux tempes, écarlate comme une écrevisse ébouillantée. Charlotte lui avait tendu un bâton à mordre pour évacuer son mal et elle y mordait à s'en arracher les dents. Son regard affolé continuait de chercher plus bas, entre ses jambes amaigries, la cause de son tourment si puissant contre lequel elle ne pouvait rien.

Elle reprit son souffle un instant et se remit à crier de plus belle.

— **Pousse, ma Reine.** Pousse maintenant. Je vois la tête du bébé qui arrive.

Un instant épargnée par la douleur, Reine se prit à rire tout à coup, mais d'un rire nerveux, d'un rire affolé qui voulait dire : « je n'ai plus mal ! » Puis elle cessa, s'abstint une dizaine de secondes, comme cassée, et reprit son long hurlement qui cette fois semblait ne plus s'arrêter.

— **Ça revient, ma Reine.** Mais c'est bientôt fini.

Charlotte se souvenait de son propre supplice ; c'est plus douloureux que de se briser treize os à la fois avait-elle lu dans une revue médicale. Pourquoi treize et pas dix, ou quinze ? Elle songeait que toutes les femmes du monde gardaient profondément en elles ses infernales douleurs et ses cris déchirants.

Maryvonne accourait, avançant Antoine. Charlotte put souffler un instant, le temps de retourner à l'étable où les vaches meuglaient, le pis douloureux et lourd de lait.

— **Je vous néglige un peu ce matin, mais j'avais trop à faire.** J'arrive ma Francette. Encore un moment et ce sera ton tour. Puis ensuite Lisette. La Rousse, je te prendrai en dernier, toi. Tu pourras bien attendre. Aujourd'hui, il y a d'autres priorités. Mais vous comprenez, j'en suis sûre ! C'était pas mieux pour toi, hier, hein ma Brunette. Ces choses-là c'est bien pire pour les femmes tu sais !

Elle se mit à traire ses vaches avec frénésie. Antoine, resté au milieu de la cour, sa casquette dans la main, se grattait encore la tête, pensif.

— **Q**u'est-ce que je peux bien faire, vingt dieux ! C'est l'affaire des bonnes femmes, tout ça ! J'n'y peux rien, moi !

Jusqu'au soir ! Le supplice exécrable dura jusqu'au soir, et Reine, haletant, soufflant, criant et pleurant en même temps, soutint l'intense calvaire. Des plaintes déchirantes et pitoyables sortaient de la bouche horriblement ouverte de Reine, Reine qui se fendait, s'ouvrait, explosait, Reine qui se déchirait du nombril à l'anus et paraissait se vider de tout sauf de son bébé. Ses jambes souillées de sang la transportaient au plus profond d'un monde inhumain et effrayant. Charlotte appuyait sur elles pour les garder droites et écartées pendant que Maryvonne fourrageait dans son ventre.

— **P**ousse, Reine, pousse. Maintenant. Ça y est, je le vois.

Humble mensonge qui voulait adoucir le mal atroce, la faire patienter jusqu'au dénouement. Mais Reine continuait de hurler !

Charlotte, empreinte d'un courage admirable, se pencha au plus près du terrifiant hurlement pour baiser sa belle-sœur sur le front.

— **T**u es forte, Reine. Tu le fais bien. Quel courage ! Pousse encore.

Elle changea les draps par des cotons les plus fins, ceux qu'elle ne mettait jamais pour elle-même et qu'elle avait brodés (oh ! il y avait bien longtemps !). Elle changea les linges alourdis du sang dont elle voulait épargner la vue à Reine. Elle changea l'eau des cuvettes, épongea le visage de Reine ravagé par la souffrance, lissa ses cheveux mouillés...

Et puis en fin de soirée, un cri différent vint remplacer celui de Reine, un cri plus aigu, plus léger, plus vibrant et plus rassurant.

Maryvonne coupa le cordon ombilical, soulagée.

— **L**e voilà donc enfin, ce bébé. C'est un mâle. Un beau garçon, Reine : rien que pour toi. Tu vas l'appeler comment, ce bougre ?

— **J**eannot, je crois. C'est bien, Jeannot, non ? Charlotte, comme le tien. Tu veux bien ?

Elle riait, d'un rire nerveux :

— **C'**est fini maintenant hein, c'est fini ? J'aurai plus mal ? J'aurai plus de sang, hein ?

— **N**on, ma Reine, c'est fini maintenant.

Seulement alors Charlotte cessa de se démener comme si tout à coup elle s'était vidée de sa substance. Elle pensait au bébé qui pleurerait si fort, aux soucis qui venaient de naître avec lui et regarda tristement Reine complètement défaite, grimaçante à la vue du sang qu'elle exérait mais extasiée devant son fils bien à elle, fière d'avoir pu surmonter sa souffrance.

— **O**ui Reine, Jeannot, c'est très bien.

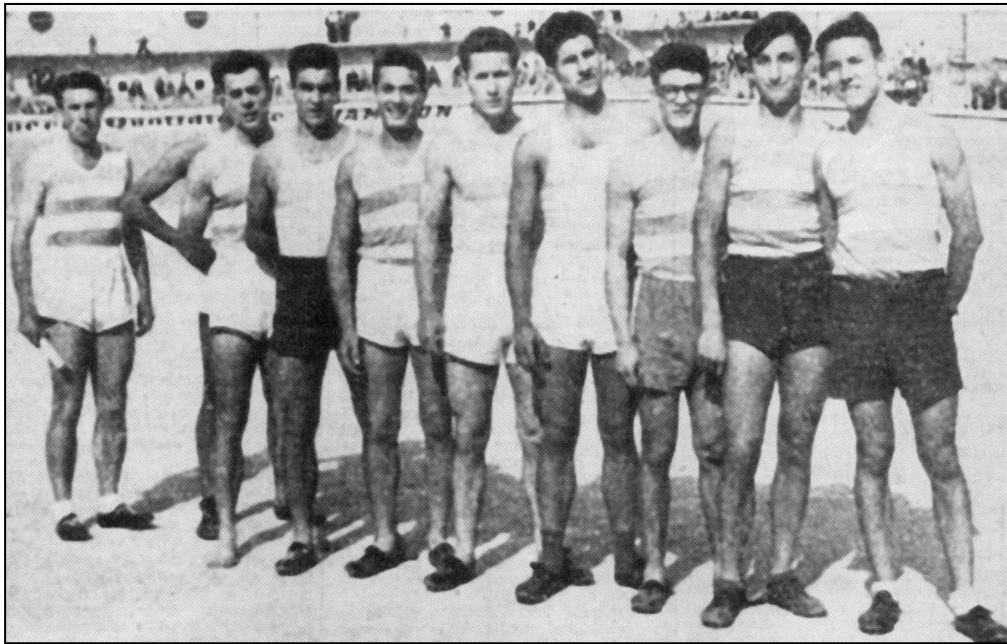
De cette intense tragédie de la naissance, si commune, si répandue, si banale, tant de fois par jour répétée dans le monde, chaque femme en porte le souvenir et l'empreinte ineffaçable. Et pourtant, qui sait la somme de souffrances, la somme de douleurs qu'il lui a fallu supporter ? La femme même, qui a enduré cette exécrable mais miraculeuse expérience, n'en garde pourtant plus le souvenir, et c'est heureux ! Les médecins, les sages-femmes, qui assistent les parturientes, finissent par banaliser cette douleur d'enfanter, cette grande déchirure par laquelle il nous faut, tous, commencer la vie.

Maryvonne était partie. Tard ! Charlotte avait perdu une journée de travail et pourtant, il lui faudrait bien la rattraper cette journée. Ce fainéant d'Antoine en avait profité pour passer toute la journée au bistrot : c'était affaire de femmes !

La nuit fondait en noir. Charlotte, harassée, sortit dans la cour, pensive.

Par la porte ouverte, la lumière de l'intérieur l'enveloppait à contre-jour, comme un espoir confus environnant le malheur.

Par Vincent GATTO 47-51



**COUPE "MEDAILLE"**

L'équipe du R.U.A. Victorieuse du relais 10 fois 180

1951

Alger et 2 de l'ENPA  
\* De droite à Gauche  
Le 4ème ARNOLD J. Claude  
Le 6ème GATTO Vincent

11 Juin 1950

*Bonnes performances aux championnats d'athlétisme*

# LABADI (MCA)

## bat le record du 3.000 mètres

## Gatto celui du 400 mètres haies

## Mlles NEBOT et COCARD en vedette

La première journée des championnats seniors 1<sup>re</sup> catégorie a donné de bons résultats. En course Hamoutène (PTT) réalisa 4'10" 4-5 au 1.500 mètres. Sur 100 mètres Lucet est toujours le meilleur et se classe premier en 11" 1-10. Au 400 mètres haies Lagarde montra qu'il était toujours en bonne forme.

En concours Torrès H. passa 1 m. 80 et manqua de peu 1 m. 85. Au poids d'Alexandri dépassa les 13 m. Sur 400 mètres Laboudi enleva l'épreuve facilement en 52" 1/10. Bons résultats chez nos juniors. En courses, Reynaud fit le 200 m. en 23" 6/10, au 400 m. haies Gatto battit le record en 60". Labadi, champion de France juniors de cross, a amélioré son propre record du 3.000 m. à 9' tandis que Fuster réalisait 9' 9" 1/3. Au poids Trouche fit une belle performance. En hauteur Romero passa 1 m. 70.

En un mot, belle journée pour l'athlétisme algérois.

### Résultats techniques

**Championnats juniors.** — 200 m. : 1. Reynaud (GLEA) 23" 6/10 ; 2. Gurnari (ASSE). 400 m. haies : 1. Gatto (RUA) 1' (record battu) ; 2. Llorens (USB), 800 m. : 1. Amiri (MCA) 2' 6" 7/10 ; 2. Kalfi (MCA). 3.000 m. : 1. Labadi (MCA) 9' (record battu) ; 2. Fuster (PTT). Lancement du poids : 1. Trouche (RUA) 10 m. 63 (poids de 7 kgs) ; 2. Urios (ASSE) 9 m. 57. Saut en hauteur : 1. Romero (ASB) 1 m. 70 ; 2. Baudin (USB) 1 m. 65. Lancement du javelot : 1. Fumat (RUA) 37 m. 72 ; 2. Segui (RSA) 33 m. 60. Triple saut : 1. Llorens (USB) 12 m. 56 ; 2. Cerda (RUA) 11 m. 94.

80 mètres haies. — 1. Nebot (AS), 13".

Relais 4 fois 100 mètres. — 1. GLEA 54" 3-10 ; 2. @SAH ; 3. RUA ; 4. ASSE.

### Le record du monde du 4 fois 800 mètres est toujours debout

A l'occasion de la journée Léo Lagrange d'athlétisme à Colombes, le Stade Français s'attaquait au record du monde du 4 fois 800 mètres détenu par l'équipe de Suède en 7 minutes 29 secondes.

Les Stadistes ont échoué dans leur tentative ne réalisant que sept minutes vingt neuf secondes quatre dixièmes.

Hansenne réalisa le meilleur temps avec une minute 50 secondes six dixièmes. Quant à El Mabrouk, malgré une prise de relais défectueuse il couvrit la distance en une minute cinquante et une secondes.

Par contre Bally qui est déjà en forme a couru le 100 mètres en 10 secondes six dixièmes et Mlle Ostermeyer plus heureuse que les hommes et sans préméditation battit le record de France du disque avec 43 mètres 88.

Vainqueur de la coupe ENPA 14 mai 1950



Debout de G à D : Entraîneur : COCHET - COUFFIN - MAS - TALTAVULL - REBEILLE  
Accroupis : CARLES - GATTO - SEGALIE.



1964 - 1965

Football  
Vainqueur de la Coupe  
RICHEN

SNECMA 2 / GENERAL 0

Accroupis de G à D :  
Vincent GATTO



Fêtes de l'ENPA

Basketball le 14 mai 1950

3ème B bât 1ère B : 32 à 14

Vincent GATTO marque le panier

Equipe de l'ENPA  
Au Championnat de France  
à Périgueux le 27 Février 1949





## - LA-BAS -

--

Par Armand GALLARDO 54-58

Il n'est pas rare que je reçoive dans ma boîte à lettres Internet des messages de mes copains où il est question de notre vie d'avant, je veux dire à notre vie en Algérie et de tous les souvenirs qui s'y rapportent.

La nostalgie aidant, l'évocation de ces souvenirs gais ou tristes m'emplit d'émotions plus ou moins contenues qui m'incitent à répondre à mes correspondants en ces termes : « tu m'as foutu le bourdon, ton mail m'a mangé la tête, je pleure sur ce passé et sur ces instants inoubliables qui ont marqué notre jeunesse » plus d'autres qualificatifs du même genre qui réveillent ma conscience.

Le contenu des textes qui me sont adressés fait référence à des sujets variés, souvent anodins ou puérils mais quelquefois d'essence plus profonde qui font toujours mouche et atteignent systématiquement les moindres fibres sensibles de ma personne.

Je vous donne quelques exemples au hasard et en vrac. Ces exemples, s'ils étaient développés, empliraient des volumes aussi gros que des dictionnaires. Ils ont pour sujet le temps, la bouffe, le cinéma, les photos, les expressions régionales, Sabir et Pataouète, les sorties, les Vespa et les Lambretta, les amourettes, le baby-foot, le flipper, les coups tordus à l'école, le sport, les événements de la guerre d'Algérie et les légionnaires du premier R.E.P, les histoires survenues aux élèves de l'ENPA, le plateau des Glières, **MANDRILLON**, etc...etc... la liste est infinie.

Dernièrement, encore, j'étais enfumé d'articles où il était question de cigarettes qu'on fumait à l'école en cachette la première année, fumette sanctionnée par une punition si nous étions chopés. Brasiléna, Bastos bleue, Paramount, Hudson, A.S (Algéro-Suisse), les P4 (petits paquets de quatre cigarettes pour les moins pourvus financièrement), les mentholées et j'en passe, il y en avait pour tous les goûts. C'est lors de cette première année que l'on a été initié à la pratique de ce travers néfaste qui pendant un temps nous arrachait la gueule et oppressaient nos poumons. On s'est habitué ensuite et notre solide constitution et la pratique du sport nous ont bien aidé à réparer les dégâts.

Quant à la boisson, dans mes mails, je suis abreuvé de Picon (pourquoi Picon parce que c'est bon) qui a été élaborée en Algérie, Orangina qui vient d'Algérie et qui est tombée il y a peu dans le giron de Coca cola et des anisettes. L'utilisation de ce pluriel se justifie parce qu'elles étaient plusieurs et leurs appellations résonnent encore dans ma tête. Ils ont l'ouzo en Grèce, nous avons l'anisette en Algérie. Elle fait partie de nos traditions et appartient à notre patrimoine. Il n'était pas question de fête sans anisette. En plus c'est un médicament : pour les maux de ventre ou de dents, merci anisette. Cristal Liminiana, Phénix, Gras, Galiana, toutes fabriquées en Algérie française ont continué leur voyage en métropole même si le pastis national leur donne du fil à retordre. Toutefois notre « Coco » en poudre additionnée d'eau et d'une larme d'anisette pourrait faire illusion.

Impossible de ne pas associer l'anisette aux brochettes et aux kémias variées qui les accompagnaient. Les brochettes de Fort de l'eau étaient si fameuses que les Algérois se déplaçaient en nombre le week-end pour s'en régaler. C'était le bon temps et le fait d'en parler me remue sérieusement.

A propos d'anisette, d'images, d'odeurs, de paysages de notre jeunesse et de tout le reste, je ne peux m'empêcher de vous transmettre le poème suivant intitulé « les odeurs de là-bas » de Odette TREMELAT LEGAY, que je trouve admirable car il réunit et résume avec justesse et sobriété, grâce aux termes employés, des situations qui collent parfaitement à nos origines, nos coutumes, nos souvenirs, nos joies, nos impressions ressenties, en résumé à notre façon de vivre... LA-BAS.



## *- Les Odeurs de là-bas -*

— —

Par Odette TREMELAT-LEGAY

*Sens-tu le frais parfum de la blanche anisette  
Dans le verre embué ? Et celui des brochettes  
Aux portes des cafés ? De là-bas c'est l'odeur.  
Me voici transportée sous l'oranger en fleurs.  
Des souvenirs, soudain, s'ouvre tout grand le livre  
Quand toutes ces senteurs se mettent à revivre,  
C'est un ciel éclatant d'azur et de vermeil  
Une mer d'émail bleu ondulant au soleil  
C'est la vigne naissant au sein des terres rouges  
C'est midi si brûlant que l'ombre seule bouge  
C'est l'ardente clarté courbant les floraisons  
C'est, la chaleur, la plage ; c'est notre maison.  
Respire à pleins poumons cette odeur généreuse  
Et vois le bourricot sur la route poussiéreuse  
Qui trotte résigné, chargé de lourds paniers  
Qui lui battent les flancs. Retrouve les palmiers  
Aux écailles brunies dont la houppes balance  
Dans les cieux en fusion la verte nonchalance  
Qui, respire bien fort les parfums de là-bas  
Et tu verras alors, emplissant mon cabas  
En tunique de sang, la tomate pulpeuse  
L'orange ensoleillée et la grappe juteuse  
Tu sentiras l'odeur des couscous épicés,  
Des paëllas fumantes, des piments grillés,  
Et l'arôme fruité de notre huile d'olive  
La fragrance salée du rouget, de la vive  
De la dorade rose au bout de l'hameçon  
Dont je te mijotais des soupes de poissons  
Vois les figues sucrées emplissant la corbeille  
Près desquelles tournoient les friandes abeilles  
Délaissant le jasmin langoureux, obsédant...  
Nous mordions dans la vie, ensemble, à pleines dents.  
C'était la joie, le rire, c'était le bonheur !  
Le passé contenu dans ces fortes senteurs.  
C'était les temps heureux, c'était notre richesse...  
Car l'odeur de là-bas, c'était notre jeunesse !*



Poème paru sur le site "Oran, mémoire du temps jadis"

## - Des Raisons pour nous encourager à pratiquer des activités physiques -

--

Par Roger BERLIAZ Professeur Education Physique 57-61

### « Bouger égal Santé... Comment ralentir le vieillissement. »

Des constats, des informations médicales nous incitent à bouger physiquement, pour la santé, pour ralentir le vieillissement.

Les souvenirs de notre passage dans les établissements de notre scolarité sont variables et les leçons que nous en avons tirées restent plus ou moins marquantes et bénéfiques. Aussi que reste-t-il de cette éducation ? Plus précisément de cette Education Physique... pour autant que nous en ayant eue. Il en est de même pour qui a pratiqué une activité sportive. Finalement à nos « âges » quelles raisons suffisantes et importantes avons-nous retenues de notre vécu corporel ( physique) pour nous inciter à faire de l'exercice physique, à « bouger » pour entretenir une bonne Santé ?

Rien n'est programmé dans ce sens à l'Ecole en général. Ce sont les défaites de guerres et les résultats des compétitions sportives qui ont incité à nous entraîner physiquement. Plus proche de nous, c'est depuis 1882 avec Jules Ferry que cinq heures d'éducation physique sont « obligatoires » à l'école primaire, 1884 pour les filles. Cinq heures obligatoires rarement pratiquées (souvenez-vous combien de fois et comment vous en avez fait, de « l'éducation physique ») . Tout récemment, sous l'influence de « certains » courants politiques, les objectifs éducatifs ont dérivé. Le « social et le culturel » prédominent. Les activités sportives demeurent le support de l'Education Physique et Sportive. Remarquez bien, dans le langage courant l'élève « va en sport » ...avec le « prof de sport ». L'objectif « éducation » est complètement occulté... Encore moins en vu d'une Santé.

Cependant les effets constatés des pratiques sportives ont révélé des bienfaits pour la santé (malgré tout). De même le renouveau, la mode de pratiques ancestrales venant d'Asie comme le Yoga, le Tai Chi, le Qi Gong...ont apporté un autre regard sur l'Humain et son potentiel santé.

Enfin le côté commercial et économique a fait évoluer et diversifier les activités physiques de glisse, de roule, de balles en inventant des objets, en aménageant des espaces pour participer à des ébats nouveaux, ludiques certes , mais toujours onéreux. Un phénomène de mode envahit peu à peu la société avec les chaussures, les vêtements... Mais la santé demeure en second plan ou ignorée.

Alors parmi toutes ces sollicitations nouvelles, ces recommandations pour

« bouger » que choisir et comment « faire » pour que ce soit bénéfique pour notre santé et aussi pour ralentir le vieillissement ?



Aujourd'hui nous avons des réponses. En tenant compte des constats et des connaissances scientifiques nous pouvons mieux sélectionner certaines activités en tenant compte de nos moyens et de nos « séquelles » et, surtout, en respectant des principes et des règles de fonctionnement.

Le travail sur la Respiration, l'Equilibre, le Renforcement Musculaire, la Coordination est à la base de notre quête à la santé... avec le Sommeil et l'Alimentation.

Alors exerçons nous, « bougeons » en privilégiant ces quatre domaines afin de préserver notre capital santé. C'est si simple et ça ne coûte que la volonté de s'y engager.

- *Adaptation avion* ↔ *porte-avions et problèmes techniques associés* -

---

## Le Super Etendard Modernisé (SEM) sur les porte-avions Clémenceau et Foch

---

**Par Laurent Akrich, ingénieur d'essai SEM au CEV Istres de 1994 à 1999**

Voici quelques souvenirs de cette expérience inoubliable aussi bien d'un point de vue technique que d'un point de vue humain : avoir participé à plusieurs campagnes d'essais de prototype sur porte-avions.

### **Première partie : mise en œuvre et catapultage**

#### **1 - La mise en œuvre de l'avion sur porte-avions :**

- L'environnement du porte-avions peut être qualifié de sévère en raison :

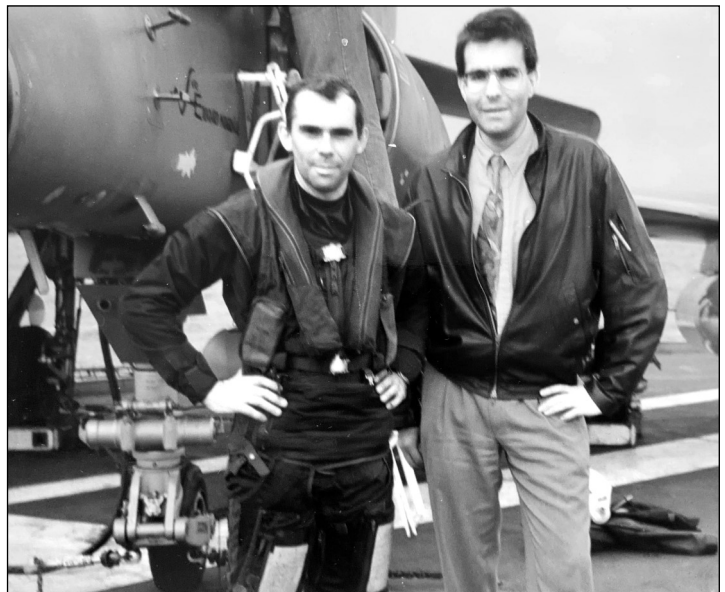
**De l'ambiance électromagnétique :** les très nombreux émetteurs du porte-avions (radars, radios, contre-mesures, missiles) sont concentrés dans un volume beaucoup plus faible qu'à terre. Il est donc nécessaire que les équipements avionnés soient particulièrement résistants aux champs forts et aux interférences de tous ordres. Une partie des essais en vol consiste à vérifier le fonctionnement de ces nouveaux équipements dans cet environnement.

**Des chocs, de la vapeur et de la graisse** (deux derniers points cruciaux pour une mission de reconnaissance avec des appareils optiques par exemple).

- Les munitions doivent pour les mêmes raisons présenter un niveau de sécurité supérieur : on parle alors de munitions muratisées (MUnitions à Risque ATtenué).

- **Le carburant :** l'un des plus grands dangers sur un bateau (qu'il soit civil ou militaire d'ailleurs) est l'incendie. Lorsque les avions sont embarqués, on utilise un carburant spécifique TR5 (autre dénomination : JP-5). Si les caractéristiques énergétiques sont identiques, l'inflammabilité du TR5 est réduite (point d'éclair > 60°C).

- **La centrale à inertie.** La principale difficulté est que le porte-avions n'est pas immobile sur lui-même (roulis et tangage). De plus sa position et son cap varient en permanence du fait de son déplacement et il est donc nécessaire d'aligner la centrale sur une position variable. La règle de l'art habituelle de l'alignement d'une centrale à terre est justement d'avoir une position fixe et d'éviter les mouvements avion. Cela nécessite une fonctionnalité spécifique de la centrale avec transmission des éléments du bateau à l'avion pendant toute la durée de l'alignement soit de manière filaire soit par infrarouge (système Télémir). Malheureusement, les performances de navigation étaient légèrement dégradées du fait de cet alignement à bord moins précis et l'hybridation GPS a permis de retrouver la meilleure précision possible.



Devant le SEM 68 en essai sur le Foch

● à gauche sur la photo : le capitaine de corvette Benoît NICLAUSE - pilote d'essai CEV, disparu tragiquement quelques années plus tard lors d'un accident aérien.  
à droite - ingénieur d'essai CEV. Laurent AKRICH (fils de Elie 44-48)

- Le gonflage des pneumatiques : il existe 3 gonflages différents sur SEM :

Gonflage terrestre : pour une utilisation à l'atterrissage similaire à celle de l'armée de l'air : arrondi sur piste en béton.

- **Gonflage ASSP (Appontage Simulé Sur Piste)** : pas d'arrondi sur piste béton, avec une pression plus élevée que le précédent.

- **Gonflage pont** : pas d'arrondi et le pont étant en acier, sa réponse est différente à celle d'une piste en béton. C'est le plus élevé des 3.

**A** noter que le gonflage/dégonflage en vol n'est pas possible sur SEM. Cela n'est pas sans présenter quelques difficultés potentielles lors du retour à terre, l'avion se comportant comme une savonnette à cause de la pression de gonflage très élevée (vécu en retour du bord vers Hyères sur piste mouillée et vent travers : la seule solution est alors la prise de brin terrestre, dont les terrains Marine sont équipés).

- **Les phares** : comme il n'y en a pas besoin sur le porte-avions, les avions Marine (avant le Rafale où les différences avec le modèle Air furent volontairement réduites au minimum) n'ont tout simplement pas de phare. Le problème c'est que les taxiways de certains terrains (comme Istres) ne sont pas éclairés, il faut donc prévoir un véhicule type follow-me lors des vols de nuit.

## 2 - Le catapultage :

**a) - La catapulte** : la catapulte fonctionne à l'aide de vapeur qui va monter en pression jusqu'à délivrer le niveau d'énergie souhaité. Il existe un abaque de catapultage pour régler la catapulte en intégrant ces différents éléments. Une pièce à casser (semblable à une éprouvette) appelée holdback est attachée entre l'arrière de l'avion et le pont. Cette pièce est spécifique au type avion.



Catapultage du SEM 68 depuis la catapulte latérale, à proximité des côtes varoises.

**b) - L'interface avion – catapulte** : si de gros progrès techniques ont été accomplis sur les nouveaux avion type rafale/E2-C avec un catapultage directement par le train avant et sans pièce d'interface, les avions plus anciens étaient catapultés à l'aide d'une élingue métallique (en acier tressé) accrochée sous les voilures par un croc de catapultage de chaque côté et reliée au sabot de la catapulte. Pour l'anecdote, les élingues étant assez couteuses, un système de récupérateur d'élingue a été mis au point. Malheureusement, les élingues récupérées étaient fragilisées et des accidents eurent lieu avec ce système, qui fût ensuite restreint aux Alizés (Bréguet 1050), dont le niveau d'énergie n'est pas comparable (masse de l'ordre de 8t et vitesse de catapultage nettement plus faible).

**c) - La pontée et le lever de doute** : l'ensemble des avions composant un dispositif aérien devant être catapulté s'appelle une pontée. Les catapultages vont donc s'enchaîner à un rythme effréné (1 à 2 minutes entre chaque) avec utilisation si besoin des 2 catapultes (avant et latérale). L'heure de catapultage prévue s'appelle le Bravo et doit être respectée à la minute par toutes les parties. En effet, le temps que le dispositif se rassemble ensuite pour débiter la mission est couteux en autonomie carburant pour ceux ayant été catapultés en premier. Cette pontée va être composée d'avions de différents types (défense aérienne type Crusader F8-P, reconnaissance type Etendard IV P, bombardement & missiles type SEM). Au sein d'un même type d'avion, les chargements (et donc des masses) peuvent être très

différents. On voit donc, en particulier de nuit, la difficulté de lancer le bon avion avec le bon réglage de la catapulte. La solution la plus robuste (et ce sont parfois les plus simples) est de marquer à la craie la masse en tonnes sur l'entrée d'air de chaque avion.

#### **d) - Le chef aviation et le pilote directeur :**

Le chef aviation est un officier supérieur responsable des mouvements aviation sur le bateau. C'est obligatoirement un pilote. Il a délégation du commandant (qui lui n'est pas obligatoirement un pilote) pour l'activité aérienne, le bateau garantissant - entre autres - une trajectoire rectiligne stable (route aviation) et une vitesse stable. Sont assis derrière lui un pilote de chaque type avion composant la pontée, disposant de la check-list urgence/secours correspondante, de manière à pouvoir assister un pilote de monoplace qui rencontrerait une situation critique. Avant chaque catapultage, il y a une ultime vérification à la jumelle des trois éléments : pilote (leur trigramme étant marqué sur leur casque), type et numéro d'avion et masse. Cela est formalisé à voix haute : « c'est bien untel sur le SEM n°68 qui pèse 11,9t » avant de donner le « vert catapulte ».

#### **e) - La sécurité :**

Toutes ces procédures ont été établies patiemment à la lumière des nombreux accidents et incidents qui se sont produits au cours de la très riche histoire de l'aviation embarquée. En effet, en particulier sur mono-réacteur, les quelques secondes d'accélération sur catapulte sont critiques et l'éjection n'est pas forcément possible en raison du domaine d'utilisation des sièges éjectables de cette époque (vitesse minimale d'éjection de l'ordre de 90kt). Les sièges dits « 0-0 » sont arrivés postérieurement, sansetrofit de la plupart des types avion anciens. C'est également la raison pour laquelle un hélicoptère (indicatif radio : « Pédro ») avec à son bord des plongeurs-sauveteurs est systématiquement en vol stationnaire à proximité immédiate du bateau pour parer à la récupération immédiate d'un pilote qui s'éjecterait.

#### **f) - Le comportement avion lors du catapultage :**

La vitesse : sur son anémomètre, le pilote va afficher un index qui correspond à la VMS (Vitesse Minimale Sure) des conditions du jour, en particulier de la masse. Cette VMS est déterminée par les essais en vol. Le catapultage s'effectue en général à une vitesse comprise entre VMS + 10 et VMS + 20 kt, ce qui laisse une marge. Parfois en conditions extrêmes (températures fortes, vent météo faible, problème technique sur la catapulte, opérations en temps de guerre), le choix opérationnel peut être de ca-

tapulter à des vitesses très proches de VMS (jusqu'à VMS+2).

En dessous de VMS, l'avion ne peut pas voler et l'éjection fort probable.

Le comportement sur les 3 axes de l'avion :

Le catapultage s'effectue « manche libre » pour éviter une action réflexe à cabrer du pilote sous l'effet de l'accélération. Il ne reprendra les commandes qu'en sortie de catapulte. Il y a donc pour chaque configuration un préréglage des 3 compensateurs (trims) à afficher :

En profondeur, c'est le centrage qui va être le paramètre prépondérant. Il est



SEM 68 devant le porte - avions Foch

très important que l'avion n'ait ni une trajectoire descendante à la sortie de la catapulte (la seule marge restante étant la hauteur du pont), ni une trajectoire trop montante (ne pas transformer l'énergie cinétique en énergie potentielle et conserver la marge par rapport à VMS). Lorsque le réglage optimal est obtenu, on parle alors d'une sortie de catapulte très pure.

**En gauchissement**, c'est la dissymétrie de chargement en masse qui va être prépondérante.

- **En direction**, c'est la dissymétrie de chargement en trainée qu'il va falloir compenser (ajoutée à l'effet induit du réglage du trim de gauchissement).

Une grande partie des essais en vol sur porte-avions est de définir ces réglages pour les nouvelles configurations d'armements.

#### **g) - Le chargement dissymétrique du SEM :**

Le SEM (Super Etendard Modernisé) est la version modernisée du SUE (Super Etendard), lui-même dérivé de l'Etendard IV M. C'est donc un avion de taille réduite (par rapport au Rafale ou aux avions américains) auquel on a demandé de plus en plus de missions et on y a ajouté de plus en plus d'armements, conduisant à une augmentation inexorable de la masse. Il fut même surnommé « le cou-teau suisse » de l'aéronavale en raison de la variété de missions qu'il pouvait effectuer. Il est équipé de plusieurs points d'emports :

- **Un point ventral**. Du fait de la voie assez étroite et des contraintes de catapultage, ce point d'emport est réservé à des emports de taille relativement faible (réservoir ventral, nacelle de ravitaillement, pod de désignation laser, etc...).

- **Deux points situés entre l'emplanture et le train principal** pour l'autoprotection (lance-leurres) appelé points 0 et qui n'existaient pas sur les premiers standards.

- **Deux points externes situés aux 2/3 de la voilure environ** et pouvant servir à la guerre électronique ou à l'auto-défense (chargement typique : 1 brouilleur d'un côté et un missile Air-Air type Magic de l'autre). Ils sont appelés points 2.

- **Et surtout les deux points principaux**, appelés points 1, un peu après les trains principaux en partant vers l'extérieur. Ils vont servir à l'emport de la « mission ». Comme les masses maximales et la capacité carburant sont réduites, c'est un des rares avions d'armes (le Jaguar en avait également) à avoir parfois un chargement dissymétrique, en particulier lors d'emports de lourds missiles. Le missile se trouve alors à droite et un gros réservoir carburant pendulaire supplémentaire (1100 litres) à gauche. Le chargement est donc dissymétrique en masse (en général plus lourd à gauche au départ du fait du bidon plein) mais également en trainée. Il y a une limite à cette dissymétrie pour pouvoir conserver en termes de pilotabilité les ailes horizontales. La définition de cette limite fait également partie des essais en vol d'un avion embarqué.

### **Suite 2ème partie dans le prochain journal N° 80**

Laurent **AKRISH** est le fils de Elie **AKRISH 44-48** des premières promotions. Comme son père il a gardé la fibre de l'Aviation, voici son parcours :

- ETPAr Toulon (sorte d'ENPA) de 1982 à 1985

- études DUT + licence + service militaire : 1985 à 1989

- ingénieur d'essai au banc moteur à Saclay : 1989 à 1993

- ingénieur d'essai en vol à Istres : 1994 à 1999

- pilote de ligne depuis 1999 et chez Air France depuis 2007, chez qui j'ai effectué 10 ans sur A320 (dont 6 ans en tant qu'officier de sécurité des vols) et 3 ans sur Boeing 777 (sur lequel il est instructeur depuis 1 an).

Antoine **PALOMAR**

## - COURRIER -



Quelques photos de la 1ère promotion **44-48** adressées par **AKRICH** Laurent, fils de **Elie**.

De cette promotion nous n'avons pas le répertoire des classes, je compte sur votre bonne volonté pour nous apporter quelques informations de cette époque.



Le café de Jean Bart en 1945



MARIEGE - AKRICH - CHABON - GISBERT à Jean Bart le 6/04/1946



AKRICH - LACÔTE - CHABRA 15 /5/47



CHABRAT - DURAN - AKRICH à Jean Bart



COURET - AKRICH le 17/11/46



Le discours d'inauguration de l'ENPA en 1946



GISBERT - CHABRAT en 1946



## - COURRIER -

— —



Promotion 57-61 2ème Tic

G. à D. debout :

VIRUEGA Joseph  
DALLE Pierre  
SOLDEVILA Jean-Jacques  
BOCCANFUSO Casimir  
CASTANO Jean Louis

Accroupis :

GARRIGA Frédéric  
BOUDET René  
DE GREGORIO Georges  
DEBRAS  
MARTY Alain  
RIVOIRE Régis

*Equipe de foot 1ère JN - 1960*



Debout :

DE CRESCENZO Alain (56-60)  
MICHAU Georges  
ARBONA André  
MAGNON Norbert  
COURBIN Jean-Louis  
BOUDET René  
ABDELBARI Mohammed  
X

Accroupis :

MICHEL Yves  
OULID AISSA Farid  
GUIBBAUD Jean Pierre  
X  
ROIG André (56-60)

57-61 Equipe de Volley-ball 1ère TM

Debout :

LEFEVRE Alexis  
RIVOIRE Régis  
SECONDY Jean Pierre

Accroupis :

ARBONA André  
  
BOCCANFUZO Casimir  
ABADIA Jacques  
COVILLO  
PEREZ Michel



Photo LEBEVRE Alexis promo 57-61

# - COURRIER -

--



Service militaire  
Base Aérienne 140 Blida  
Juin 1956

--

Sur une benne

--

De G. à d. : Promotion 49-53 X

AMBROSINO Sylvestre

SCHKRON Gilbert

X

X



Photo BARRIOS Ginès promo 49-53

De G. à d. :

BEAUGENDRE Pierre

SEGUI Bernard

BADOT Marcel

BARRIOS Ginès

X

ARBONA Christian

DESFOUGERES Christian

CASAMATTA Etienne



Photo FLECHE Jean Louis promo 49-53

G. à D. debout :

FLECHE Jean Louis

GARCIA Guy

MASQUEFA Raymond

FORTUNET Jean

ESTEVE René

Accroupis :

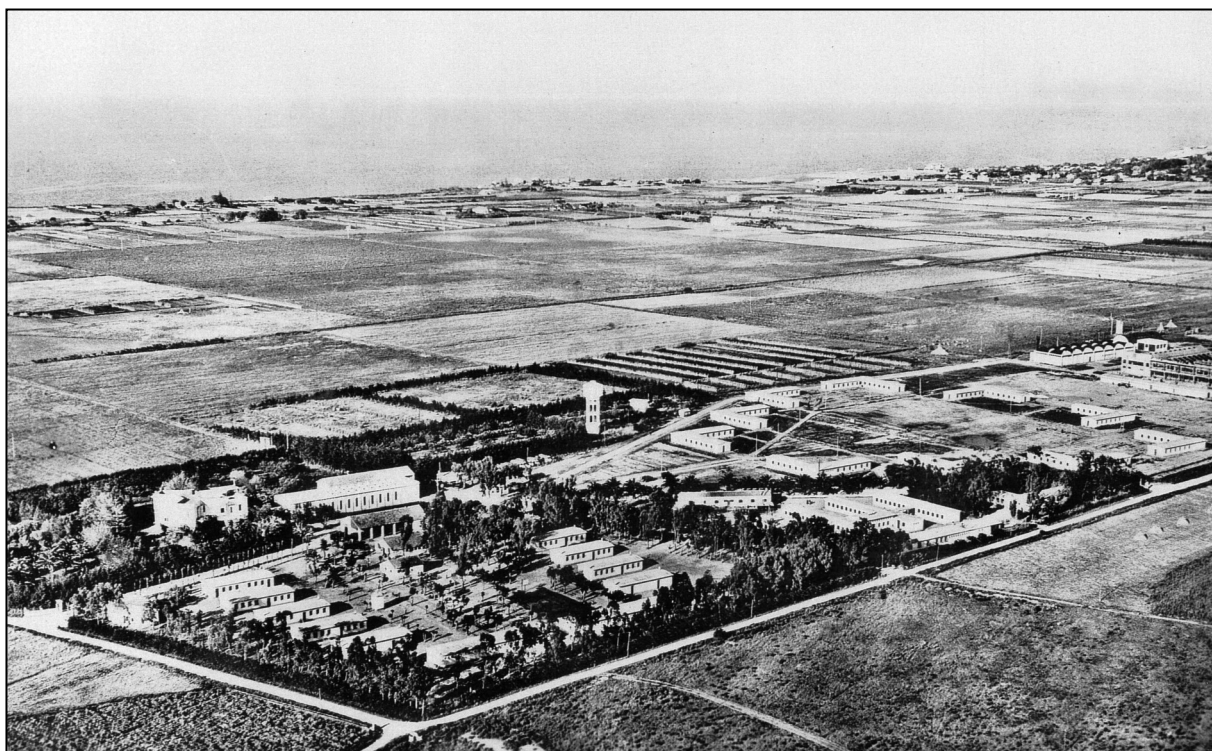
GHARBI Rachid

VIDAL Gilbert

## *- L'ENPA Cap Matifou à ses débuts -*

— —

Par Lucien LOPEZ 48-52 + 53-54 TA



*Vue aérienne de l'école en 1948 / 1949 alors que les nouveaux ateliers étaient encore en construction (à l'extrémité, à droite de la photo)*



**Cérémonie de la remise des diplômes aux élèves de 4ème année de la 1ère et 2ème promotion. Cérémonie tenue en mai 1949 dans la cours de l'école. Elle était présidée par l'Ingénieur en chef de l'Air directeur de la DTRA (Direction Technique Régionale d'Alger).**

**Participait à cette cérémonie, un détachement de l'Armée de l'Air, avec son drapeau, sa garde, et la musique de l'Air.**

**Levée des couleurs par deux élèves de la promotion. On remarque sur les photos que la première tenue de sortie des élèves était celle de l'Armée de l'Air avec un béret à la place du calot.**



Devant un **Lioré et Olivier LeO 45 bombardier moyen** Français conçu juste avant la guerre et arrivé trop tard en 1940

La photo d'un groupe d'élèves prise lors d'une visite de l'AIA de Maison Blanche à l'occasion du 10-ème anniversaire de sa création.

De G à D :

Accroupis : X - X - MAS Marcel -  
VICTOR Pierre -

Debout :

AMATE Bernard - BRUERE Henri -  
LOPEZ Lucien - VALERO André

X - X - ALBEROLA Jean Pierre

Lucien **LOPEZ** ne se souvient plus des noms manquants des élèves présents sur cette photo. Il s'agit certainement des élèves des promotions 46 / 48 à 52.

Vous serez très aimable de nous indiquer les personnes X



Photo BADAROUX Jean Pierre promo 48-52

Accroupis : BUGEIA - RIFF - ALBEROLA - VALERO - SERI - MURAT

Debout : MUGNERET - FLORES - BADAROUX - SOLER - MAS - BUONO - VIVANT

# - JEUX - D'ETENTE -

---

## Jeu Concours de « Mots Croisés »

Grille n°38

Proposé par :

**Fernand Yves PARABIS**

16, rue Honoré de Balzac

30000 NIMES

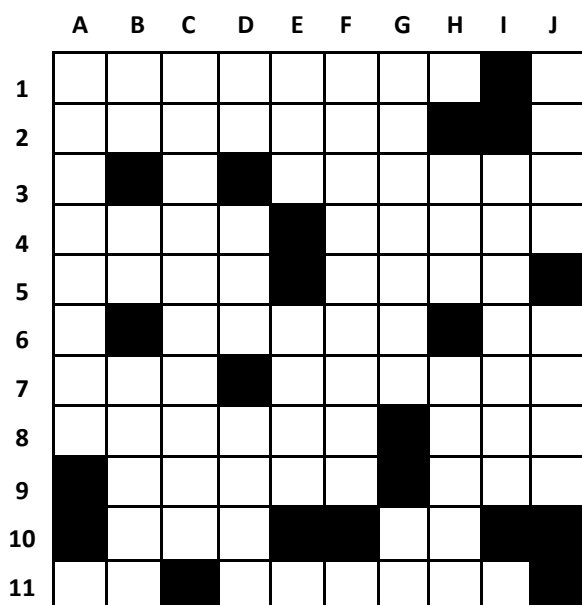
Tél. 04 66 26 06 32

E-mail : [parabis.fervi@orange.fr](mailto: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° 38**

**complétée**, par : **courrier postal ou par e-mail**



### HORizontalement :

- 1 - Mesurent des niveaux d'opinion.
- 2 - Pour se rapprocher de Dieu
- 3 - Ville d'un pays martyrisé par les Turcs.
- 4 - Adverbe équivalent à beaucoup - Impératrice de Byzance.
- 5 - Centre de compétences en Suisse - Surface, de jeu par exemple.
- 6 - Symbole chimique Sn (en désordre) - Sert à supposer.
- 7 - Anagramme de ANE - Cheveux longs noués.
- 8 - Boisson typique espagnole (qui a perdu son a final) - Dix Anglais.
- 9 - Adj : dès la naissance - Tenta.
- 10 - Préfixe nouveau - Ville de Chaldée.
- 11 - Parties essentielles chez les vertébrés - Port en Loire Atlantique.

**Une coupe sera envoyée à l'heureux vainqueur en début d'année 2021**

### VERTICALEMENT :

- A** - Grands oiseaux échassiers au long bec aplati.
- B** - Métal ou conjonction - Ancien Sce de Police - Ils ne sont pas grands.
- C** - Elle habite le Nigéria (avec 2 n) mais pas le Niger.
- D** - Sert à jouer - Sté Anonyme Autonome - Coup de point.
- E** - Mesure agraire - Verbe ou individu.
- F** - Partie de la médecine.
- G** - Extraite de la fève de calabar (Méd) - Note musicale.
- H** - Peut être marin, de terre, intestinal... - On le baisse pour s'isoler.
- I** - Accompagne souvent les ânes.
- J** - Boite à bulletins - Célèbre bataille de Prusse (1806).

**Bonnes recherches et merci pour votre participation très active.**

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

## - Notre Carnet -

— —

- **PERSOHN** Aimé **44-48** décédé le 5 février 2020
- **GINER** Yvon **51-55** décédé le 3 mars 2020
- **BERGONZO** Christian **50-57** décédé le 11 février 2020
- **DOUBLIER** Marcel Christian **48-52** décédé le 8 mars 2019
- **BENEITO** Freddy **56-60** décédé le 14 décembre 2019
- **GIOVANELLI** Louis **51-55** décédé le 19 septembre 2019
- **PEGUILHAN** Humbert **57-61** décédé le 11 février 2020
- **BOUDIN** Jean Claude **56-60** décédé le 17 Avril 2020
- **ANDRES** Joseph **46-50** décédé le 3 Mai 2020
- **LEVEQUE** Claude **50-53** décédé le 19 Mai 2020

- **SALORD** Georges 53-56 décédé le 23 Mai 2020

C'est l'histoire d'un Ami Simple et banale C'est l'histoire d'un ami Où l'on se dit Adieu.

Je me souviens quand je suis arrivé au Cap Matifou en 1948, d'avoir rencontré le petit fils de ma voisine, c'était la grand-mère de Georges.

Je me souviens des cours de math, le soir après l'école, Georges avait un problème avec les problèmes de math. Il fallait lui expliquer plusieurs fois.

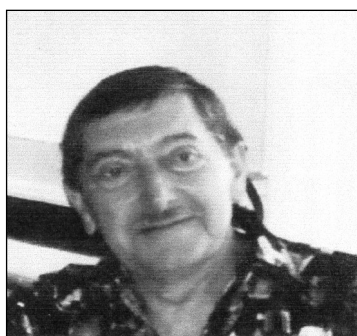
Je me souviens des après-midi dansants à l'hôtel Aletti, pendant les événements d'Algérie et les retours précipités pour être à l'heure du couvre-feu.

Je me souviens des vacances aux Baléares en 1963, après notre retour d'Algérie. Je me souviens de nos sorties quand tu commençais à fréquenter Annie, ta future épouse. Je me souviens de ton mariage, de la naissance de tes deux filles Corine et Valérie.

Je me souviens de leur mariage.

Je me souviens de cette visite à l'hôpital Foch de Suresnes, le 14 janvier 2020, je ne pensais pas qu'elle serait la dernière.

**Et puis je me souviendrai toujours de ces 70 années d'une amitié sans failles .....**



**SALORD** Georges

Ton ami de l'ENPA Marcel **BENTOLILA 54-58**

Le Président et le Bureau de l'Amicale, au nom des Anciens du Cap Matifou présentent les sincères condoléances aux Familles et Proches de nos disparus.

Antoine **PALOMAR**

## - Mémento de la trésorerie -

Depuis notre dernière rencontre 2019 à Platja d'Aro, il a été décidé de garder notre **Cotisation 2021 à 20 Euros** (identique à celle de 2018).

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.

**ATTENTION** : Elle doit être adressée à : Antoine **PALOMAR**  
18 Allée de la Durance 31770 **COLOMIERS**  
et libellée à l'ordre de « **Amicale de l'ENPA** »

Malgré la nouvelle réorganisation de notre Bureau, pour plus de commodité je vous demande de nous adresser vos cotisations à l'adresse ci-dessus.

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

A la réception de votre journal vous découvrirez, en consultant l'adresse figurant sur l'enveloppe, au dessus de votre nom, des chiffres :

18 19 20 \*

Mr. **DUPONT** Antoine  
21 Avenue des Ormes

**Exemple** : \* Ces chiffres signifient que les 3 dernières années ont été payées. Si l'une des années n'est pas indiquée c'est que vous avez omis de la régler.

**Nota** : Soyez attentif à cette procédure et prévenez nous, 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 :

■ **Quelques pages d'histoire d'Afrique du Nord par Claude VAQUER : 16 €**

■ **Logo : 2 €** : Logo adhésif de l'Amicale, en couleur, Ø 10, réalisé à l'origine par Christian **MIRALLES**. 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 : 4 €** Edition nouvelle présentation Janvier 2020.

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

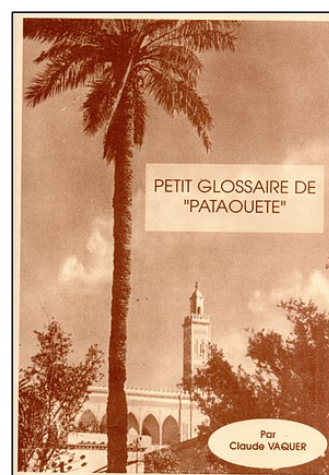
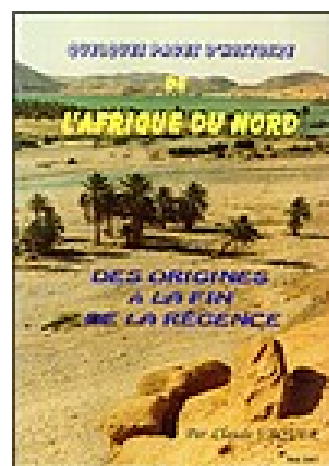
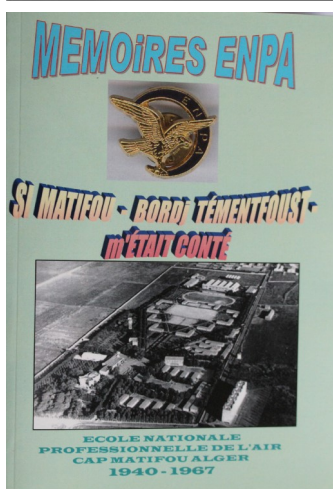
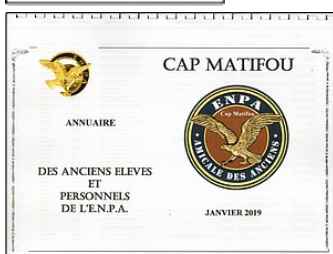
■ **Le Petit Glossaire de "PATAOQUETE" de Claude VAQUER : 6 €**

■ **Livre sur l'histoire et l'apologie de notre école sous forme de témoignages et souvenirs**

Ouvrage de 456 pages - 175 photos monochromes et 29 photos couleurs.

Prix 20 € + 4 € de port = 24 €

**Attention** : Une dernière série de  
**10 ouvrages disponibles**





- L'ÉQUIPE Du BUREAU -

---

**AMICALE DES ANCIENS ELEVES ET DES PERSONNELS DE L'E.N.P.A.**  
**(Ecole Nationale Professionnelle de l'Air). 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](mailto:antoine.palomar@free.fr)

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

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

**Secrétaire Adjt** : François **HELLER** 30 Avenue Albert Thomas **81000 ALBI**. tél : 05 63 45 08 68.

**Support Administratif** : Michel **RODENAS** 58 Rue de la Porte au Roy **91490 MILLY LA FÔRET**  
tél : 01 64 98 85 14.

**Journal - Divers** : - Jacques **GUIMONET** Clos St Victor **13600 CEYRESTE**. tél : 04 42 71 84 55.  
- Pierre **LEBELLE** 211 Rue de la Tour Fendue Le Bruscl **83140 SIX-FOURS-LESPLAGES**.  
tél : 04 94 07 53 65.  
- Marcel **PARABIS** Lot. Voltaire 52 Mme de Sévigné **30540 MILHAUD**. tél : 04 66 74 17 15.

**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 & Jeux** :

- Richard **BONGIORNO** Parc Golf Esterel 65 Allée Tumberry **83700 SAINT RAPHAËL**.  
tél : 04 94 44 61 10.  
- Fernand **PARABIS** 16 Rue Honoré de Balzac **30000 NÎMES** Tél : 04 66 26 06 32.

**Gestionnaire Internet** :

- Michel **RODENAS** 58 Rue de la Porte aux Roys **91490 MILLY LA FÔRET**. Tél : 01 64 98 85 14.  
**Webmaster** : [Web-Enpa@enpa-capmatifou.com](mailto:Web-Enpa@enpa-capmatifou.com)  
**Bureau** : [Bureau-Enpa@enpa-capmatifou.com](mailto: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**  
tél : 04 42 57 21 33.  
- Alain **NIETO** : 9 Allée Paul Verlaine **94510 LAQUEUE EN BRIE**. tél : 01 45 94 95 40.  
- Raph **ARGUIMBAU** : 7 rue des Peupliers **63800 CURNON D'Auvergne**. tél : 04 63 79 76 49.  
- Jean Pierre **CRUANES** : 56 Rue Meissonnier **87000 LIMOGES**. tél : 05 55 77 64 10.