



CAP MATIFOU



JOURNAL DES ANCIENS ELEVES
ET DES PERSONNELS
DE L'ENPA

FEVRIER 2021 N°80

- Sommaire du Journal n° 80 -

- LE MOT DU PRESIDENT	Antoine PALOMAR	P.03
- NOS CRONIQUEURS ECRIVENT		
Le De HAVILLAND D.H.98 "Mosquito	Lionel PENOT	P.04
Le Piper HB-OSM de l'AMPA	Camille ANGLADA	P.06
PREDATEURS NOCTURNES	Armand GALLARDO	P.08
LA KABYLIE	Antoine PALOMAR	P.11
L'AVION ELECTRIQUE, L'AVION HYBRIDE	René BOUDET	P.12
FLASH-BACK	Armand GALLARDO	P.15
HISTOIRE (résumée) de CAP MATIFOU	Armand GALLARDO	P.17
- AUTRES CHRONIQUES		
Explorateur au Niger	Richard GRAILLE	P.21
Les Écrans	Alain BONET	P.25
Souvenirs	Alain BONET	P.27
VOISINAGE	Antoine PALOMAR	P.30
Le Super Etendard Modernisé (SEM) sur les porte-avions	Laurent AKRICH	P.32
Trésorerie - Bilan Comptable 2020	Antoine PALOMAR	P.35
TOUS EN VOITURE ELECTRIQUE, L'IMPOSSIBLE EQUATION	Daniel GAY	P.36
Drôle de Siècle	Haoucine AKLI	P.37
COURRIER	Christian DOEHR	P.38
COURRIER	Antoine PALOMAR	P.39
COURRIER	Antoine PALOMAR	P.40
+ Résultats du Jeu Concours grille n°38 du journal n° 79		
- JEUX - DETENTE		
Mots croisés grille n° 39	Fernand PARABIS	P.41
- NOTRE CARNET + Avis de Recherche	Antoine PALOMAR	P.42
- LA TRESORERIE		
Mémento de la trésorerie	Antoine PALOMAR	P.43
- L'EQUIPE DU BUREAU	Antoine PALOMAR	P.44

- Le Mot Du Président -

--

La crise sanitaire provoquée par la Covid-19, nous pose actuellement des problèmes quant au déroulement de nos activités et tout particulièrement à paramétrer une date pour notre prochaine rencontre.

Nous espérons que cette pandémie sera maîtrisée au plus vite et que nous retrouverons un peu plus de sérénité dans le domaine de santé. Dès lors nous pourrions officiellement retisser des liens de rencontres entre nous.

Nous avons coutume de nous retrouver en septembre. Pour cette année 2021, nous suivrons avec attention une possible amélioration sanitaire nous permettant d'organiser des rencontres. Je ne manquerai pas, en temps voulu, de vous adresser un courrier pour la suite des événements.

La teneur de notre journal se verra différente de celle que vous avez l'habitude de recevoir. Bien entendu, les rubriques connaîtront des nouveautés mais toujours en rapport avec la vie de notre Amicale et les souvenirs de notre jeunesse.

En page 42 de notre journal, nous avons ouvert pour la première fois une rubrique intitulée " Avis de Recherche" afin de nous aider à retrouver les élèves de différentes promotions dont nous ignorons leurs localisation et moyens de contacts.

Cette méthode nous aidera à mettre à jour l'annuaire ENPA existant et aussi à compléter notre site Internet via les répertoires des différentes promotions ; bien entendu cette rubrique évoluera au cours des demandes.

En page 43, nous avons créé une information automatique sur l'état de votre cotisation figurant sur l'étiquette contenant votre adresse. Je vous demande de bien vouloir en prendre connaissance avant de jeter votre enveloppe. Ce système vous permettra de connaître l'état de vos cotisations des 3 dernières années. Je vous remercie de votre bienveillance.

Afin de perpétuer notre mémoire d'anciens d'Afrique du Nord, nous avons convenu d'une collaboration avec le CDHA afin de permettre d'assurer la continuité de l'existence de notre Site Internet ENPA et autres associations.

- **N**ous lui présenterons des évaluations d'offres de fournisseurs d'accès, satisfaisant les deux parties et cela pour le long terme.
- **P**ar la possibilité de continuer à enrichir le contenu de notre Site avec la participation du CDHA.
- **E**n nous engageant à contacter OVH (Hébergeur de Sites Internet) afin d'identifier les choix possibles d'hébergements et de les présenter au CDHA.



Le Président
Antoine **PALOMAR**

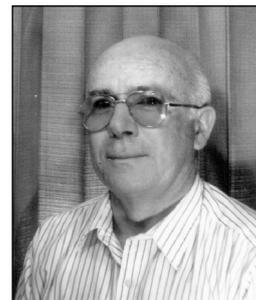
A handwritten signature in black ink, appearing to be 'A. Palomar', with a stylized flourish at the end.

- Le De HAVILLAND D.H.98 "Mosquito" -

--

Par Lionel PENOT 55-59

La société De HAVILLAND avait acquis une grande expérience dans la réalisation d'avions rapides durant les années 30 et en particulier avec le DH88 "Comet" avion postal qui remporte plusieurs courses. Suite à la crise de Munich, Geoffrey de Havilland prit l'initiative d'étudier un bombardier bimoteur rapide (afin de pouvoir bombarder Berlin) doté d'un équipage de 2 hommes et dépourvu d'armement défensif.



La société De HAVILLAND ayant réalisé avec succès des appareils comportant surtout du bois, c'est cette matière qui fut choisie.

Depuis 1936 la majorité de la construction aéronautique monopolisait le métal (surtout l'aluminium). Soumis à l'Air Ministry le projet fut refusé.

Le constructeur revint à la charge et cette fois eut l'autorisation d'aller de l'avant.

Après des tergiversations le projet DH98 prit forme et le 1^{er} Mars 1940 le contrat fut signé. (Spécification B1/40). Le 1^{er} vol eut lieu le 25 Novembre 1940. Sa structure en bois semblait anachronique, mais dès les premiers essais, la vitesse de 640 Km/h fût atteinte, vitesse supérieure à tous les chasseurs existants de l'époque.



Sa structure à base de bouleau du Canada et de balsa, technique d'avant-garde, réduisait le recours aux matériaux traditionnels.

Le fuselage se composait de 2 demi-moitiés assemblées par collage renforcées par des vis à bois en laiton, après implantation des câblages et systèmes hydrauliques.

Les ailes sont aussi en bois d'un seul bloc. Différentes parties étaient réalisées par des entreprises spécialisées dans l'ameublement. Très peu de métal. (train d'atterrissage, volets, visserie en laiton, tuyauteries etc...).

Pour la motorisation le choix se porta sur l'excellent Rolls Royce "MERLIN" . (12 cylindres en V de 1480 Cv) refroidi par liquide.

Appareil très performant, il fut construit dans 40 versions différentes. Au total 7781 "Mosquito" virent le jour.

Sa vitesse était son atout principal, autant en missions de bombardement classique qu'en opérations "Coup de main".

Versions :

- **Reconnaissance photographique** : "Mosquito" PR1 à PR34 (ce dernier avec une très grande autonomie, réservoir additionnel).

- **Bombardier** : "Mosquito" B MK XVI capable d'emporter une bombe de 400 lb "Blockbuster". "Mosquito" B MK 35 appareil de haute altitude et grande autonomie.

- **Chasseur** : "Mosquito" B MK II équipé de 4 canons HS 404 de 20 mm et 4 mitrailleuses Browning dans le nez.

- **Chasseur de nuit** : "Mosquito" B MK II embarquant un radar centimétrique.

De nombreuses variantes furent développées, jusqu'au "Mosquito" B MK 38. Certain embarquant un détecteur de radar afin de traquer les chasseurs de nuit des Allemands.

- **Chasseur Bombardier** : "Mosquito" B MK VI qui emmenaient en soute 2 bombes de 250 lb ou 2 bombes de 500 lb plus 2 autres sous les ailes. Le Coastal Command dans la cadre d'attaque de navires utilisa des roquettes de 60 lb (4 sous chaque aile). Quelques appareils emportèrent un canon MOLINS de 57 mm dans le nez.

"Mosquito" B MK 26 et MK 40 étaient construits au CANADA et en AUSTRALIE; Les Moteurs MERLIN étaient fabriqués aux ETATS UNIS par PACKARD (V 1650).

- **Bombardier torpilleur** : Le "Mosquito" TR MK 33 construit à la demande de la ROYAL NAVY avait des ailes repliables et un radôme de nez.

- **Tractage de cible** : "Mosquito" TR MK 39 Servit au remorquage de cibles pour la Navy.

- **Entraînement** : T MK III appareil d'entraînement pour la RAF et la NAVY.

UTILISATEURS :

20 Pays utilisèrent la "Merveille en bois" (Wooden Wonder). En particulier : le Royaume Uni, Canada, Australie, Etats Unis, France, Israël, Turquie, Yougoslavie, Nouvelle Zélande, Afrique du Sud.

ARMEE de l'AIR :

L'Armée de l'Air possède une centaine d'exemplaires 23 NF 30 Chasseurs de nuit. 29 PR XXI de reconnaissance photo, 57 FB MK VI d'appui feu ainsi que quelques T III d'entraînement.

Les appareils envoyés en Indochine (groupe Corse) n'y resteront pas longtemps (Janvier à Mai 1947), car la cellule souffrait terriblement du climat tropical.

OPERATIONS SPECIALES :

Les "Mosquito" de la RAF se sont illustrés dans des opérations spéciales spectaculaires.

Le 11 Avril 1944 attaque du bâtiment de la Gestapo de la Haye en lançant des bombes par les fenêtres

Le 18 Février 1944 destruction des murs de la prison d'AMIENS (opération JERICHO) afin de permettre l'évasion de résistants.

Le 21 Mars 1945 nouvelle attaque de la GESTAPO de COPENNAGUE détruisant les archives sauvant ainsi des résistants (opération CARTHAGE).

Actuellement une trentaine de "Mosquito" sont en cours de restauration ou exposés dans des Musées à travers le monde.

CARACTERISTIQUES :

Envergure : 16,52 m

Longueur : 13,57 m

Hauteur : 5,3 m

Surface alaire : 42,18 m²

Masse à vide : 5942 Kg

Avec armement : 8210 Kg

" Maximale : 10150 Kg

Vitesse Max : 612 Km/h

Plafond : 10.520 m

Vitesse ascensionnelle : 670 m/m

Rayon d'action : 2301 Km

Charge alaire : 195 Kg/m²

Armement

4 Mitrailleuses Browning de 7,7 mm

4 Canons Hispano de 20 mm

Bombes: 900 Kg

Possibilité d'emporter diverses roquettes

- Le Piper HB-OSM de l'AMPA -

--

Par Camille ANGLADA 52 56

Dans le journal de février 2014 puis celui de novembre 2017 je vous parlais du Piper L4 OSM de l'AMPA: Association pour le Maintien du Patrimoine Aéronautique, à Lausanne.



Sa restauration est en cours, nous en sommes au remontage. Lors du démontage total nous avons pris beaucoup de photos (les moyens d'aujourd'hui facilitant la tâche) et nous avons ensaché toutes les petites pièces avec leur place dans l'avion. Les éléments plus grands dument marqués aussi.

Tout a été nettoyé, révisé ou remplacé. On trouve toutes les pièce de L4 au USA...elles ne sont



pas données !

La méticulosité de ce travail nous a permis de remonter l'avion au fur et à mesure avec plus de facilité, surtout que ceux qui ont participé au début ne sont pas toujours ceux qui procèdent au réassemblage !

Le châssis redressé, sablé, traité et repeint à retrouvé petit à petit ses accessoires. Au tout début il a fallu faire très attention aux commandes et éléments pris en sandwich entre les deux couches d'entoilage de la partie cockpit.

Une fois l'entoilage posé, c'est inaccessible ! Idem pour ce qui passe sous le plancher. Les articulations des pédales de palonniers !

Le mécanisme de Trim sont à installer avant de procéder à l'entoilage. Les câbles de commandes ! Idem dans les ailes. On les laissent avec une cordelette pour les récupérer au besoin !



Une fois le squelette de l'avion et les ailes restaurés mais encore nus, une mise en croix préalable a eu lieu pour régler dièdre et incidence. Puis tout désassemblé pour l'entoilage.

Une Dame, spécialiste, est venue nous montrer comment procéder. C'est long, délicat, il faut de la méticulosité. La tension se fait au fer chaud (des fers à repasser dont on mesure la température avec une sonde thermique) des petits fers spéciaux pour les endroits biscornus et peu accessibles. Puis il y a

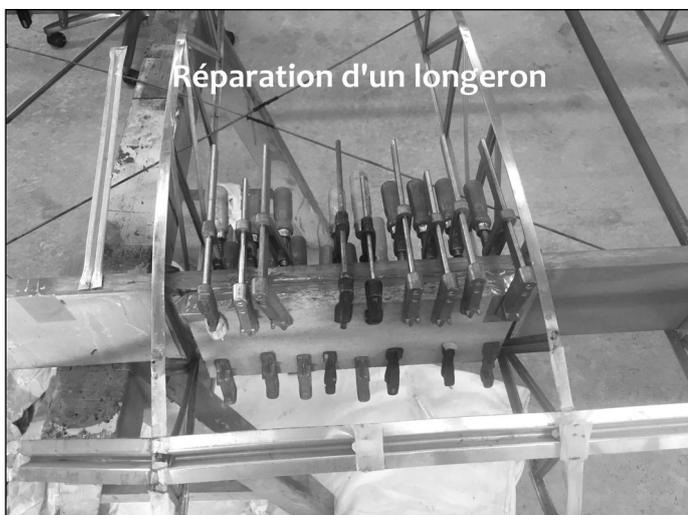
la couture de la toile sur les nervures avec des nœuds spéciaux, et des bandes crénelées à coller pour cacher ces coutures ! Puis tout est enduit.

La peinture du fuselage et des ailes a été réalisée dans une cabine gonflable. C'est en Chine que nous avons déniché un modèle à prix abordable. Une fois gonflé, un flux d'air dirige les effluves vers un filtre spécial. Le peintre doit être équipé d'une combinaison et d'un masque respiratoire. On a fait tout ça !

Dans l'équipe, chacun d'entre nous a des dispositions plus ou moins particulières pour certains travaux et c'est un jeune décorateur professionnel qui nous a fait le plus gros de la peinture.

La tente une fois dégonflée à l'allure d'un gros sac de grains. Les jeux des jambes de train ont été repris et toute la boulonnerie est neuve. Le câblage électrique a été posé par un copain professionnel avec quelques fils en plus dans les torches pour de possibles ajouts ultérieurs. L'avion va être équipé d'une radio moderne petite, d'une balise de détresse, d'une très petite éolienne génératrice développée par des étudiants de l'EPFL (École Polytechnique Fédérale Lausanne) dont l'ingénieur enseignant est

membre de notre association et aussi pilote. Elle chargera deux petits accus. Le moteur du L4 n'a ni dynamo ni démarreur. On le démarre à l'hélice.



Réparation d'un longeron

dormant sous les avions ! J'ajoute de belles photos dont celle du col de la Furka et le glacier du Rhône. On voit bien le recul du au réchauffement climatique! Il y a 20 ans le glacier descendait au bas de la photo ! Le lac n'existait pas !

Je transmet à Antoine beaucoup d'images, j'ajouterai du texte pour le montage final...et les essais pour le prochain journal.

Camille ANGLADA 52 56



Fuselage entoilé et repeint, dans la chambre à peinture

Ces tous derniers jour nous avons appliqué la déco USA sur les flans de l'avion. La prochaine étape et une nouvelle mise en croix pour régler les câbles de commandes. Il faut être plusieurs et la pandémie perturbe nos réunions...mais nous avançons! Pendant les beaux jours, nos jeunes sont partis faire un tour de Suisse sur les aéroports de l'Est ou on parle allemand et les vacances radio doivent se faire soit dans cette langue ou en anglais. Ils ont fait un beau tour,



Col de la Furka et glacier du Rhône

- PREDATEURS NOCTURNES -

BEAUFIGHTER Contre JU-88

Par Armand Gallardo 54-58

Un ami nous a adressé une documentation intéressante sur les vols de nuit des avions de chasse allemands et anglais de la seconde guerre mondiale. Selon les caractéristiques techniques de ce type d'appareils, cette documentation met en exergue, les missions susceptibles d'être assurées par deux avions mythiques, le Bristol « **Beaufighter** » anglais et le « **Junkers JU-88** » allemand.

Compte tenu de ces informations, nous avons décidé de nous en inspirer, d'en extraire certains passages et d'y ajouter quelques observations et anecdotes personnelles ou livresques agrémentant le sujet, tout cela de manière synthétique, bien entendu, le but étant d'informer plus que d'expliquer.

« Qui dit chasse nocturne, dit nécessité de « voir » là où justement on ne voit plus rien.

En découle, entre 1939 et 1945, une course effrénée à la radio détection ou la Luftwaffe faute de mieux, cherche à combler par la tactique de vol, son retard technologique en la matière ». Dans ce nouveau type de guerre aérienne, « **Beaufighter** » et « **JU-88** » vont s'opposer furieusement, rencontrant succès ou revers selon les combats.

Les deux nations vont s'évertuer à mettre au point des **radars** d'interception embarqués tels que



Junkers JU 88

(à l'origine) le AI MK4 anglais ou le FuG 202 lichtenstein allemand. « Le système IFF (identification friend or foe = identification ami ou ennemi) permet de différencier les cibles amies qui, munies d'une antenne spéciale renvoient un signal codé à l'émetteur. Au cours de la seconde guerre mondial les systèmes adoptés sont toutefois limités, ne "voyant" ni l'ennemi ni un ami subissant une défaillance. Ces systèmes primitifs, ne pouvant faire la différence entre amis et ennemis, nécessitèrent des réglages sur un nombre de fréquences de plus en plus important et donc leur constante amélioration sur les avions en étant équipés ». Selon les modèles de radars et leurs fréquences d'utilisation, leur portée variait entre 5000 et 9900 mètres. Ils sont, limités dans leurs fonctions, notamment le sys-



Beaufighter

tème allemand qui fût, de plus, « retourné » par les alliés et qui coûta la vie à plusieurs pilotes teutons. Cependant, l'un d'entre eux, l'as Hans HAHN, usant d'expédients, remporta 12 victoires nocturnes au-dessus de l'Angleterre avant d'être abattu en octobre 1941.

Les premiers radars, une fois leur longueur d'onde déterminée par capture ou détection, sont facilement brouillés. L'examen d'un radar allemand prélevé sur un **JU-88** ayant atterri en Ecosse., par suite de mauvaises conditions météo, aida considérablement les Britanniques dans la mise au point de leur système de brouillage.

Néanmoins, les **JU-88** jouent leur rôle tant bien que mal. Ceux basés en France totaliseront 109 victoires et 117 pertes avant d'être étrillés pendant la bataille de Normandie.

Peu avant la fin de la guerre les Anglais développent un nouveau modèle de radar, le **MKVIII** qui

sera prioritairement déployé sur le nouveau « Mosquito »

Le MK de série IV fonctionnait à une fréquence d'environ 193 mégahertz (MHz) avec une longueur d'onde de 1,5 m et offrait des portées de détection contre les gros avions jusqu'à 20 000 pieds (6,1 km).

L'opérateur radar avait besoin d'une compétence considérable pour interpréter les affichages des deux tubes cathodiques (CRT) pour le pilote.

Le Mk IV n'a été utilisé en première ligne que pendant une courte durée. Il a fallu l'introduction du magnétron à cavité pour augmenter la précision et la rapidité des radars hyperfréquences surtout en basse altitude. Les renseignements captés par le radar d'interception Mark IV ou AI MK.IV situé au nez du Bristol Beaufighter sont transmis au sol, aux antennes de la base aérienne, en retour ces informations corrigées reviennent à l'avion Beaufighter sur l'indicateur MK ASV du copilote indiquant la position de l'avion qui le précède en temps de combats de nuit.

Plus tard à la création de la télévision le copilote suivra directement sur un écran Tv le positionnement de l'avion ennemi de nuit.

Intéressons nous maintenant aux caractéristiques techniques (hormis les dimensions) et à l'utilisation des chasseurs nocturnes allemands et anglais.

Les premiers **JU-88**, équipés de systèmes de détection infrarouge, entrent en service en 1940-1941 pour équiper les premières escadrilles de chasse nocturne. Ces avions subissent des modifications tout au long de leur carrière. Les moteurs sont remplacés. On passe de deux moteurs **Jumo 211** ou **BMW** de **1350** chevaux, de départ, autorisant une vitesse de 494 km/h, plafond 9000 mètres, autonomie 1050, au montage de nouveaux moteurs permettant des performances supérieures en puissance (600 CV), en altitude (10000m) et en autonomie avec une avionique embarquée plus performante.

L'armement ne laissait, pour autant, pas à désirer, 4 canons de 20mm en nacelle ventrale plus 2 de fuselage tirant vers le haut plus, éventuellement, 3 mitrailleuses sur d'autres versions de **JU-88**.

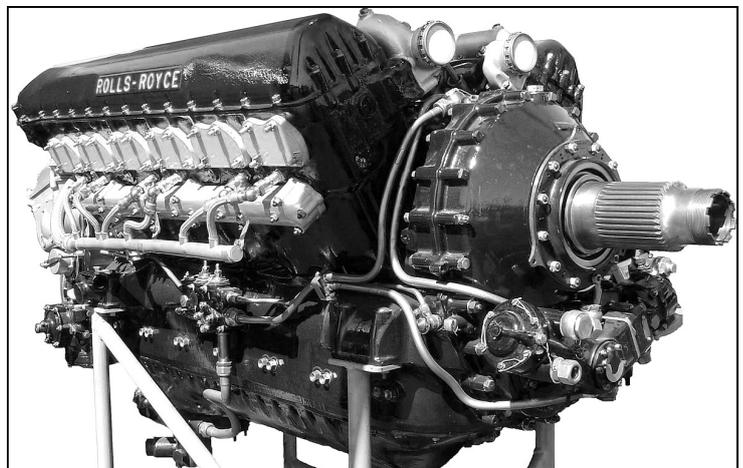
Entre les différentes versions de **JU-88**, prenant en compte les moteurs, les radars, les kits de modifications, les diverses missions auxquelles ils étaient destinés etc...etc... il est difficile de s'y retrouver, aussi, je n'entrerai pas dans les détails ou dans des explications fastidieuses ou surabondantes qui pourraient rebuter le lecteur.

Les premiers « **Beaufighters** », chasseurs de nuit biplace (un pilote et un opérateur radar), ont des performances supérieures à celles du « **JU-88** » soient : rayon d'action 2400 km, altitude 9000 m, 2 moteurs Hercules de 1560 CV (passant par la suite à 1770 CV), 4 canons de 20 mm sous le nez, 6 mitrailleuses d'aile, 450 Kg de bombes ou 8 lance roquettes et une avionique embarquée plus moderne et performante que celle de son adversaire.

Comme l'avion allemand, l'avion anglais subit plusieurs modifications tout au long de son utilisation. Certains modèles de **Beaufighter**

ont été équipés de moteurs Rolls-Royce Merlin de 1300 CV. Là j'ouvre une parenthèse car je me souviens que des moteurs RR Merlin servaient à la formation des élèves motoristes de l'**ENPA**. Sous l'autorité bienveillante de Monsieur **ROUCHON**, ces moteurs, 12 cylindres en V, étaient démontés et remontés partiellement afin de se faire la main. Une opération

particulière consistait à ajuster les demi coussinets de bielle sur les manetons du vilebrequin. On retirait, par usinage au grattoir feuille de sauge, le surplus de régule qui empêchait la demi coquille de s'adapter



Moteur Rolls-Royce Merlin de 1300 C - 12 Cylindres en V

parfaitement sur le maneton. Cette méthode particulière, bien définie, permettait de réaliser un état de surface original composé de petits carrés réguliers (genre damier) mis en surbrillance par l'effet du gratage, joignant, ainsi, l'esthétique à l'efficacité du procédé.

Mais revenons à nos moutons. Les informations techniques sommaires, ci-dessus, assez rébarbatives cependant, étant énoncées, je m'en vais, maintenant, porter à votre connaissance quelques anecdotes relatives à ces chasseurs.

« Le 12 juin 1942, un « **Beaufighter** » du squadron 236 exécuta une mission très célèbre en défilant en plein jour et à très basse altitude le long des Champs-Élysées. Il largua un drapeau français et attaqua ensuite à la roquette l'immeuble principal de la Gestapo ».

Les « **Beaufighters** » furent utilisés par plusieurs nations (Australie, Grèce, Israël, Turquie Portugal...) effectuant encore plusieurs missions, notamment en 1944, en Birmanie et en Thaïlande contre les Japonais qui le baptisèrent « la mort chuchotante », ses moteurs émettant un bruit caractéristique et relativement faible dû à la technique de fabrication des moteurs (chemises louverées).

L'Allemand Hans **HAHN** était un as (*) redouté mais un autre pilote, Anglais celui-là, ne l'était pas moins. Lorsque nos cousins Germains cessèrent leurs raids sur Londres, le squadron 615 avait obtenu 50 victoires dont 13 pour **John CUNNINGHAM**.



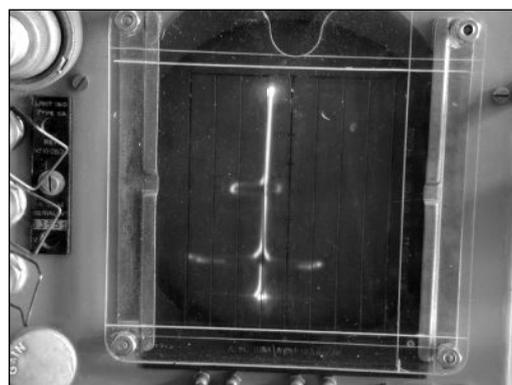
Les autres "Beau", navals ceux-là, furent responsables de la destruction de 300.000 tonnes de navires de l'Axe. **Tony HAWKEY** pilote au squadron 143 accomplit l'exploit de couler deux U-Boote avec une seule salve de roquettes.

Radar AI MK 4 au nez du Bristol Beaufighter Radar d'interception AI MK au nez du Bristol Beaufighter

NOTA (*) : « UN as est un pilote de chasse ayant par convention abattu au moins 5 appareils ennemis en combat aérien ».



Radar FuG 202 au nez du JU-88



Indicateur radar MK ASV (surveillance sans visibilité)

Armand **GALLARDO 54-58** avec la participation d'Antoine **PALOMAR 55-59**

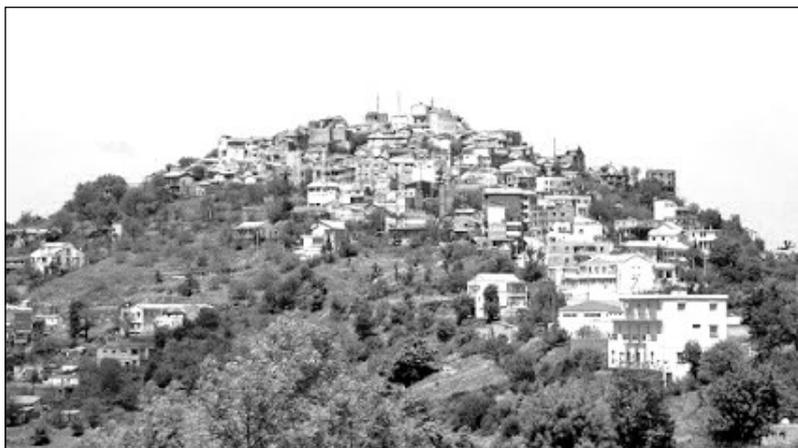
- LA KABYLIE -

--

vue par un ancien de Benni-Yenni

"Nous conservons un très bon souvenir de notre voyage à ALGER ; bien plus que tout ce que nous avons vu, ce sont les contacts humains qui m'ont le plus marqué et surtout l'accueil des anciens voisins et amis.

Ce qui a été le plus poignant à vivre sur le thème sentimental, est la visite aux ateliers où mon père travaillait et où j'ai passé pas mal de mois de vacances pour me faire quelque argent.



Village de Benni-Yenni

J'ai revu l'ensemble des machines sur la touche... l'enclume et la cisaille à leur place de 1960 comme si elles nous attendaient. J'ai visité l'atelier de tonnellerie alors là tout était intact, à la même place comme si une arme chimique avait fait disparaître les hommes et conserver le reste."

Extrait d'une lettre de Monsieur Gilbert **BARRAUD** 45-49 à l'Amicale.

"La Kabylie" est une région à dominante montagneuse (Le Djurdjura) située dans le Nord de l'Algérie, à l'est d'Alger, d'origine Berbère.

l'ENPA était fréquentée par plusieurs élèves d'origines de cette région dans plusieurs promotions.



Femme berbère portant une tenue traditionnelle "chleuhe"



Village de montagne

Antoine **PALOMAR** 55-59

- L'AVION ELECTRIQUE , L'AVION HYBRIDE -

— —

Suite au journal n°79

René **BOUDET** 1957-1963

Si la technologie de l'échange de batterie est un succès sur les voitures – malgré certains problèmes économiques et environnementaux à surmonter – cela permettrait à une batterie complètement chargée de se substituer à une batterie déchargée dans le temps nécessaire pour remplir le réservoir d'une voiture à énergie fossile. Cela retirerait de plus un des obstacles à l'utilisation de batteries par un avion.

Les batteries lithium-ion ont d'autres inconvénients, tels que le fait que la Chine contrôle 61 % de la capacité mondiale des batteries. La Chine est également le troisième pays minier de leur matière première, le lithium – souvent appelé « pétrole blanc » à cause de son importance économique croissante – et a racheté des réserves au Chili, le deuxième producteur mondial de lithium.

Hydrogène

Les piles à combustible hydrogène sont une autre alternative sur laquelle se penche la recherche.

Élément le plus abondant sur terre, l'hydrogène possède une plus forte densité d'énergie par unité de masse que le kérosène ou les batteries – soit quelque 33 300 wattheures par kilogramme contre 11 900 pour le kérosène traditionnel, et seulement quelques centaines pour les batteries. Les piles à combustible hydrogène ont été utilisées sur chaque vol spatial américain habité, depuis Apollo jusqu'à la navette spatiale.

À l'intérieur de ces piles, l'hydrogène et l'oxygène sont combinés électro-chimiquement afin de produire de l'électricité. Leurs seuls déchets sont la chaleur et la vapeur d'eau. Mais aujourd'hui, la plupart de l'hydrogène est produit en le séparant du gaz naturel, un processus qui produit ensuite du méthane, un autre gaz à effet de serre. L'hydrogène peut également être produit à partir de l'eau, mais ce processus est quant à lui relativement coûteux. Au final, la technologie des piles à combustible est assez coûteuse – un autre de ses inconvénients.

De nombreux dirigeants de l'aéronautique discutent de l'hydrogène liquide comme dénouement potentiel pour l'aviation, qui imite le principe de propulsion que la NASA utilise depuis des années pour alimenter ses fusées.. Mais cela fait plusieurs années que l'agence spatiale fait également des recherches dans le développement d'un avion hybride fonctionnant à l'hydrogène.

PANTHERA HYBRIDE

Le groupe motopropulseur hybride-électrique de 145 kW, soutenu par le système de batteries et l'unité générateur pour d'extension d'autonomie, qui est un développement interne spécialement conçue pour le Panthera. La capacité des décollages et atterrissages purement électriques et silencieux est combinée avec des caractéristiques d'autonomie sans compromis.

CASSIO de VOLT AERO

Volt Aero (créée par un de mes anciens étudiants) se veut différent avec leur concept Cassio. Installée à Médis en Charente-Maritime, la start-up joue la carte du *made in France* avec un appareil hybride de tourisme dont le développement est déjà très avancé. Leur technologie ? Deux moteurs électriques et un moteur thermique couplé à 3 moteurs électriques qui peuvent fonctionner ensemble ou séparément. Les objectifs de Volt Aero sont clairs : moins de nuisances sonores, plus de sécurité grâce à la redondance des moteurs et un plus grand respect de l'environnement.

Le **CASSIO** est actuellement développé sur la base d'un Cessna **Skymaster**, . À terme, l'avion de **Volt Aero** sera bien 100% conçu et dessiné en interne. Si la jeune pousse a fait le choix de développer son appareil sur la base d'un avion existant, c'est pour gagner du temps et faire d'importantes économies lors de cette phase de développement. L'avion final sera un appareil de tourisme de six à neuf places capable de parcourir environ 900 km.

Premier vol et commercialisation

Le premier vol du démonstrateur est prévu dès la fin de l'année 2019. La production pourrait être lancée fin 2021 si les essais sont concluants avec l'ambition de produire plus d'une centaine d'avions par an.

La motorisation est composée de 2 moteurs électriques de 60 kW chacun placés sur les ailes et d'un groupe arrière comprenant un moteur thermique NISSAN de 170 kW couplé à 3 moteurs électriques de 60 kW chacun et qui actionnent une hélice . C'est un système PUSH-PULL

Au bilan 470 kW sont installés.

CARACTERISTIQUES

- **Capacité:** 4 to 9 personnes

- **Masse à vide:** 5.000 kg (11,023 lb)

- **Puissance thermique :**

1 × moteur à pistons , 170 kW (230 hp)

[\[2\]](#)

- **Puissance électrique:**

5 × moteurs électriques de 60 Kw chacun : 2 sur les ailes hélice tractrice et trois à l'arrière hélice propulsive

Performance

- **Vitesse de croisière:** 370 km/h (230 mph, 200 kn)

- **Rayon d' action:** 1.200 km (750 mi, 650 nmi) en fonctionnement hybride, 200 km (110 nmi) en alimentation uniquement électrique.

- **Endurance:** 3.5 h



Volt Aero motorisation arrière avec un moteur thermique et trois moteurs électriques

PROJET D'AIRBUS

AIRBUS a déjà dévoilé sa feuille de route pour le développement d'un avion électrique. Et l'avionneur européen n'est pas le seul en course, **BOEING** (quelle surprise !) et quelques start-up se sont aussi lancés dans la compétition.

Airbus a annoncé en novembre dernier son partenariat avec **SIEMENS** et **ROLLS-ROYCE** pour développer **EFAN-X**, un démonstrateur d'avion à propulsion hybride dont le premier vol est prévu en 2020.

Les premiers essais se feront sur un BAe146 dont l'un des quatre réacteurs aura été remplacé par un moteur électrique de deux mégawatts. Une deuxième turbine sera ensuite remplacée par un moteur électrique une fois que la



photo du démonstrateur

maturité du système aura été démontrée.

L'étape suivante pour Airbus sera de développer un avion monocouloir électrique ou hybride proche de l'A320 (je pense que cela sera proche des ATR). Mais aucune date n'est encore donnée pour ce projet... Et un avion de cette taille a besoin d'une puissance d'au moins 40 MW pour le décollage et 20 MW pour le vol,. Avec les 2MW de l'E-Fan X (et c'est déjà une prouesse , Airbus est encore loin d'atteindre cet objectif.

DES START UP

Se lancent aussi sur ce segment des start-up. En meilleure position Wright Electric et Zunum Aero.

La première soutenue par EasyJet, souhaite que l'intégralité des vols courts soient effectués par des avions électriques dans 20 ans. Née en 2016, la jeune société est composée d'une petite équipe d'ingénieurs aéronautiques, d'experts de la propulsion et de chimistes spécialisés dans les batteries. Elle souhaite créer un avion de ligne tout électrique pouvant embarquer 120 passagers d'ici dix ans.

René **BOUDET** 1957-1963



1er Rang de G à D : BLACHERE - CANSIER - DE SOUZA - ROIG - BLANCHET Prof Maths - OULD AISSA - COVILLO - MAGNON - BOCCANFUSO.

2ème Rang : MANDRILLON surveillant Gal - MICHEL - GUIBAUD - LEFEVRE - SECONDY - HERBRECHT - COURBIN - GILLE - ABDELBARI - RIVOIRE - LAPORTE - FORESTIER.

3ème Rang : PULCRANO - ARBONA - GARRIC - MICHAUD - ? - BOUDET - PUGUILHAN - PEREZ - SIGNES - TORRENS - BEAUSSIER - GAILLARD.

- FLASH-BACK -

--

Par Armand GALLARDO 54-58

Je fais preuve d'éclectisme dans le choix de mes lectures, qu'il s'agisse de romans, de magazines, de revues diverses, de journaux, etc... Certains sujets m'inspirent plus que d'autres et me donnent, parfois, matière à rédiger et vous communiquer des anecdotes, des nouvelles, des petites histoires, celles ciblant, particulièrement, notre parcours à l'école de l'air.

Exemple : je reprends la lecture de la bible de notre école « MEMOIRES DE L'ENPA, si Matifou m'était conté ». Dans cette œuvre, à la rédaction collégiale, je redécouvre certains sujets m'ayant échappé lors d'une première lecture. Quelques textes m'interpellent et m'inspirent quelques réflexions. Ils concernent : la vie (partiellement) en internat et notamment :

La BOUFFE de l'école.

Dans ce texte il est dit, et je rapporte, ici, mot pour mot les souvenirs d'un ancien élève (je précise qu'il était métropolitain) d'où l'appréciation qu'il en fait dans son discours :

« la nourriture scolaire était assez dure à avaler pour de jeunes palais nordistes, assez peu habitués aux salaisons et aux épices. Nous avions des parts de pain qui ressemblaient à des becquées de moineaux. Certains de nos camarades ont souffert du manque de nourriture. »

En réaction à ces déclarations, Gilbert **BARRAUD**, l'instigateur principal des mémoires de l'**ENPA** écrivait : « ce texte en décoiffera plus d'un ». Et vous chers lecteurs qu'en pensez-vous ?

Il est vrai qu'à un certain moment, le pain était rationné car les élèves en

emportait au dortoir (mal vu par la direction) pour accompagner charcuterie et autres cochonnailles ramenées du domicile pour les Algérois ou reçus par colis postal pour les autres.

Il est vrai, aussi, que les jeunes sont toujours morts de faim mais je ne me souviens pas d'avoir maigri outre mesure lors de mon séjour à l'ENPA. Il faut croire que la nourriture nous convenait, malgré tout, en témoignent nos résultats scolaires et nos performances sportives.

Je me souviens, cependant, que nous avons déniché, une fois, des larves blanches dans notre chou-fleurs (aspect peu ragoûtant sauf pour certaines peuplades d'Afrique noire qui considèrent ces bestioles comme un mets de choix). Lorsque la chose fut signalée au cuisinier le plat fut remplacé illico.

Je me souviens, également, à contrario que les fromages blancs « petits suisses » n'étaient pas tous consommés au cours du repas ce qui faisait la joie des gourmands qui s'empiffraient avec ce rab bienvenu.

Le flan à la vanille et aux œufs, servi dans de grosses coupes en acier inoxydable, je ne sais pour quelle raison, n'était pas apprécié par certains, ce qui donnait lieu à des batailles rangées dont les projectiles étaient les cuillerées de flan, projetées dans tous les sens, la cuillère servant de catapulte.



Réfectoire ENPA

Monsieur **MANDRILLON**, notre surveillant général, survenant sur ces entrefaits sévit comme il se devait et cela ne se reproduisit plus.

Le riz à l'espagnole avec petits pois et lardons ne ressemblait pas à la paella maison de nos épouses et de nos mères mais il n'était pas à dédaigner. Je vous parle d'un temps... celui des années 50.



Mr. MANDRILLON

Autres sujets traités :

Les relations entre METROPOLITAINS et NORD-AFRICAINS et autres allégations tenues par le « moineau » cité plus haut. Je résume ses propos: « Je pense que l'ENPA, malgré son refus avoué de recevoir des contingents de jeunes métropolitains du niveau certificat d'études... » (ndlr: les Nord Africains de ce niveau n'étaient pas pris non plus vu que le niveau d'entrée était celui de fin quatrième, à l'âge de 13 à 14 ans pour certains)... « L'accueil à la rentrée me surprit. Sans chaleur(ndlr : ce n'est pourtant pas ce qu'il manquait dans notre pays) et d'une rudesse incompréhensible il nous fit l'effet d'une douche glacée. Que suis-je venu faire dans ce bled perdu !(ndlr : la gravure en PJ montre que notre école servait de centre, réputé, de vacances d'été loin de l'image d'un bled perdu). « Nous ne serions pas les bienvenus dans cette école et nous allons en baver... Nous avons deux ou trois ans de moins que les plus jeunes élèves autochtones. »

(ndlr :Trois ans de moins, donc ce gars pouvait avoir 11 ans à son arrivée, un surdoué je vous dis !) « Notre mentalité était extraordinairement différente (ndlr : les bras m'en tombent) de celle d'Afrique du Nord. Est-ce pour cette raison que nous avons été si mal reçus ? »

Je vous fais grâce des autres fadaises du même genre, exprimées.

De tels propos me semblent excessifs à moins que cet élève n'ait eu des a priori, des sentiments ou certaines prédispositions inconciliables envers les « étrangers » que nous étions sensés représenter pour lui. Tous les métropolitains que j'ai connus à l'école ont toujours eu d'excellentes relations avec tout le monde et comme ils étaient sympathiques je pense que la réciproque était vraie.

Je me souviens, confusément, que les propos de l'élève « persécuté » (ou sensiblement mythomane) avait créé une polémique, au sein du bureau de l'amicale, ayant engendré une réunion à Platja d'Aro, au cours de laquelle il avait été décidé de recadrer le « malheureux opprimé». Je ne sais pas quelle suite en avait été donnée. Je crois que, pour éviter toute discorde au sein de notre amicale et pour mettre fin à cet incident, l'affaire a sagement été enterrée et c'était mieux ainsi.

Si je remets cet épisode sur le tapis ce n'est pas pour accabler les gens qui tiendraient des propos que je ne partage pas (liberté d'expression) mais pour me rebeller contre ceux qui auraient l'impudence de s'installer dans une forme de déni insupportable et de dénigrer cette chère école qui nous a tant apporté, professionnellement, aux niveaux culture, solidarité et camaraderie... C'est mon sentiment !

LES DORTOIRS : situés autour des terrains de sports, à l'écart des salles d'études, étaient les endroits les plus agréables qui soient car ils étaient spacieux, clairs, propres avec une literie impeccable.

Chaque dortoir formait un angle droit au sommet duquel se situaient les toilettes et la piaule du pion. Après l'extinction des feux il arrivait que la petite fenêtre coulissante s'ouvrit subrepticement en même temps que la salle s'éclairait et la tête



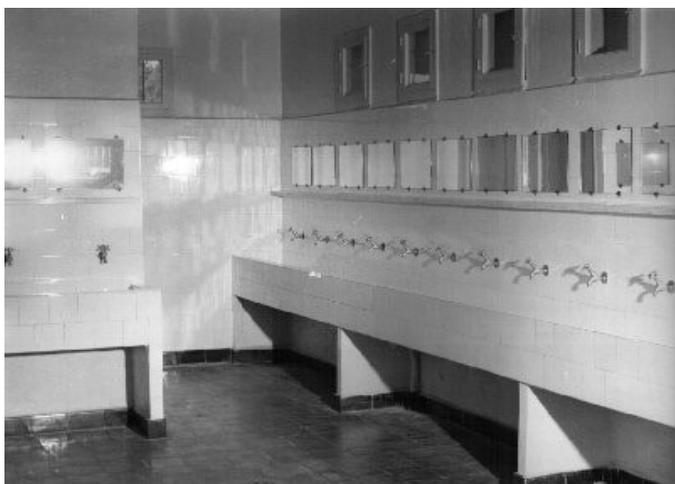
Dortoirs en aile ENPA

sévère du garde chiourme apparaissait. Gare, alors, aux individus debout ou s'exerçant à des activités ou des comportements interdits par le règlement.

Si les dortoirs pouvaient parler ils nous en apprendraient de bien bonnes: les lits en portefeuilles, les vidages de lits, les batailles de polochons, les histoires qu'on se racontait le samedi soir, la musique qu'on écoutait grâce à un électrophone TEPAZZ, l'harmoniciste hors pair J.C **BOIS** qui nous berçait avec ses mélodies, etc...

Combien j'ai douce souvenance de mon adolescence !

Armand **GALLARDO 54-58**



Les toilettes



Le dortoir

HISTOIRE (résumée) de CAP MATIFOU

Par Armand **GALLARDO 54-58**

Lorsque l'on parle de **CAP MATIFOU** on pense immédiatement « Ecole de l'Air » alors que le village et ses habitants ont une histoire à propos de laquelle on s'est rarement posé de questions. Nous, anciens élèves, connaissions bien Alger-Plage, le café sur la place ou nous jouions au flipper ou au baby-foot et pour certains l'église et la messe du dimanche matin. Pourtant CAP MATIFOU n'était pas que cela. Il me semble que ce qui suit devrait intéresser nos lecteurs et en particulier les natifs de ce village.

Je n'ai pas la prétention de vous raconter l'histoire de la création et du développement de CAP MATIFOU, d'autres l'ont fait avant moi et sûrement mieux que moi. Pour votre information, il existe des documents, dictionnaires et sites Internet nombreux pour pallier l'absence de détails qui alourdiraient mon propos.

A la réception, au bureau de l'amicale, d'un Email relatif à un site Internet remarquable, réalisé par un certain Jean-Claude **ROSSO** sur le sujet, l'idée nous vint, alors, de nous en inspirer pour commettre le modeste texte ci-dessous, bref et imparfait, concernant les événements principaux qui ont marqué cette petite commune algéroise.

Notre bible « MEMOIRES DE L'ENPA » traite également, mais partiellement, de ce sujet.

Selon le guide Hachette de 1955, CAP MATIFOU comptait, à cette époque, 3500 habitants. Il est situé au centre nord de l'Algérie, à 20 km d'Alger, au voisinage des ruines de **RUSGUNIAE**.

Son histoire remonte à la plus haute antiquité et les Phéniciens l'appelaient **RUSGUNIA** (Cap des buissons, pourquoi ? mystère !).

Vers 30 avant J.C, sous le régime d'Auguste, elle devient **RUSGUNIAE** (le E final a-t-il une signification ? encore un mystère !) Dans ce toponyme (nom de lieu, ne cherchez pas dans le dico) transparaît le mot rus, désignation phénicienne d'un cap. C'était une colonie romaine destinée aux vétérans de la légion (centre de repos du guerrier, ancêtre du centre de vacances, dans les installations de l'ENPA, parrainé par Air France, dans les années 50.)

Depuis le début de notre ère, les terres ont été cultivées comme le prouvent les vestiges des puits, des canaux d'irrigation, des aqueducs et des fontaines qu'on y a découverts.

Le village a été cité par Léon L'Africain dans sa description de l'Afrique au 14^{ième} siècle.

Bien plus tard, en 1541 **Charles QUINT** y trouva un mouillage pour sa flotte lors de la tentative de la prise d'Alger. Celle-ci ayant échoué, il décida de rembarquer via Cap Matifou et Lapérouse.

Lors d'une autre expédition, celle de l'amiral **DUQUESNE** en 1680-1682, le fort de CAP MATIFOU fut bombardé.

Pendant l'occupation des Turcs (1515-1830) RUSGUNIAE fut pillée puis reconstruite. Elle prit, alors, le nom de BORDJ TEMENFOUST sous le règne de Ismaël Pacha et devient BORDJ EL BAHRI aujourd'hui.

La présence française débutant après la capitulation d'Alger le 5 juillet 1830, la colonisation s'étendit progressivement et furent créés, alors, des villes comme Maison Blanche, Rouiba ... et CAP MATIFOU (ex SHROB) baptisée aussi par les indigènes TEMENFOUST (du côté de l'est). Elle était rattachée à la commune de la RASSAUTA (3000 ha) comprenant, entre autres, Aïn-Taya.



Le village de Cap Matifou

Le centre de population de MATIFOU est donc créé par décret du 30 septembre 1853 comme annexe d'Aïn-taya Il est érigé en commune de plein exercice par un décret du 25 décembre 1920.

La commune commence à se peupler de Français venus de métropole mais également d'émigrants méditerranéens, notamment Espagnols, Italiens et Mahonnais (originaires de Minorque, Îles Baléares), ces derniers très nombreux car recommandés, aux autorités, par le baron de VIALAR (honoré en particulier à Fort de l'eau) et par E. **VOILAR** qui écrivait : « les Mahonnais furent attirés en Algérie au lendemain de la conquête. Leur arrivée fut joyeusement saluée par l'armée d'occupation qui fut abondamment pourvue en fruits et légumes frais. » Les terres, mises en valeur, étaient propices aux cultures maraîchères, de la vigne, des céréales, du tabac. Ces Mahonnais, très bons cultivateurs, bénéficièrent rapidement d'une réputation d'honnêteté, de sobriété et de travail qui les faisaient apprécier des autorités coloniales. Ils obtinrent la concession de parcelles de terre qu'ils mirent en valeur de manière exceptionnelle. E. **VOILAR** écrivait encore : « nous devons la merveilleuse colonisation et l'opulente culture qui s'étend sur plus de 40 km de Mustapha jusqu'à la Régahia, aux Mahonnais», et dans une moindre

mesure, car moins nombreux au début, aux Italiens et aux Espagnols.

Le centre SIROCO, près de CAP MATIFOU, fut jusqu'en 1962, le centre de formation des fusiliers marins français, site important et de grande réputation militaire.

DEMOGRAPHIE

En 1876, CAP MATIFOU compte 125 ménages avec habitations soient 625 habitants

En 1936, 1658 habitants dont 837 européens

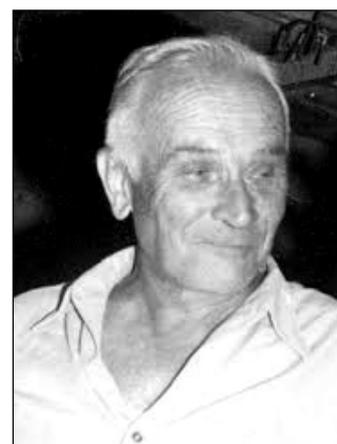
En 1954, 4585 « dont 2143 «

En 1960, 9613 « dont 4439 «

Parmi les habitants de CAP MATIFOU (les MATIFOURIENS, sous réserve) on relève les noms, dont certains très connus à l'ENPA. Je citerais au hasard : **MOLINES, CAMPS, STALLANO, BENTOLILA, SALORD, PERIANO, ESCRIVA, FERRER, CERVERA, BAGUR, TUDURI, MARCADAL** etc.

En 1934 le docteur **BICHELBERGER** ouvre un cabinet dans le village et devient par la même occasion le médecin attitré de l'ENPA (il est secondé par madame **SALERNO** et madame **PAUCHET**, cette dernière appelée familièrement « Libellule »).

Tous les noms cités se trouvent sur les sites Internet après avoir tapé GOOGLE puis « ANOM ALGERIE » puis CAP MATIFOU » ou simplement « CAP MATIFOU ».



Dr. BICHELBERGER

L'ECOLE NATIONALE PROFESSIONNELLE DE L'AIR

Dans la rétrospective, condensée, ci-dessus, il convient d'y inclure un paragraphe sur l'ENPA (surtout pour nos lecteurs non initiés) dont la notoriété déborda des frontières de l'Algérie.

Comme relaté dans l'une de mes précédentes chroniques, Jules Verne, enthousiasmé, considérait CAP MATIFOU comme « un mamelon puissant, inébranlable... Sa masse indestructible a fatigué le temps. » De telles éloges pouvaient concerner l'ENPA : « école SALUBRE par son climat sain et tempéré, école RIANTE par son cadre de verdure et ses installations qui concourent à créer une ambiance de calme et de détente ». Ce discours et les images suggestives évoquées ici, incitèrent-elles nombre de Marocains, Tunisiens et Français de métropole à venir user leurs blouses (dont le port était obligatoire) sur ses bancs de classes ? C'est certain.

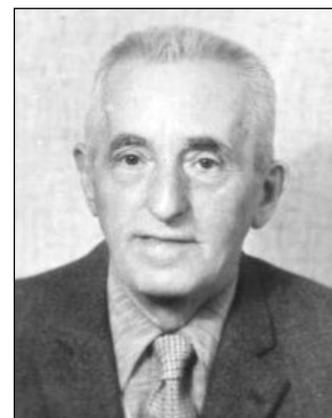
L'origine de la création de notre école date de 1943. L'ingénieur en chef de l'armement **JERROLD**, directeur des ateliers de l'AIA, achète la ferme **HOMOLE**, une propriété de 77 ha sur la commune du CAP MATIFOU pour y implanter l'ENPA. La pose de la première pierre a lieu en 1946 (voir détail en PJ et l'article « inauguration » sur le site Internet de l'amicale).

Monsieur **MALATERRE** (DCD en 1980) en devient le premier directeur.

C'est lui qui proposera à la DTI le nom « d'Ecole Nationale Professionnelle de l'Air » en Afrique du Nord.

Elle était destinée à former, en internat, pour l'industrie aéronautique, des ouvriers et techniciens aptes à devenir contrôleurs, contremaîtres, chefs d'ateliers, agents d'étude et de fabrications.

Le programme s'inspirait de celui des écoles professionnelles de l'enseignement technique de l'éducation nationale en métropole avec un complément



Mr. MALATERRE

pour couvrir la spécificité aéronautique du centre : technologie et pratique avions, moteurs, alliages légers, machines outils, électricité, instruments de bord, radio.

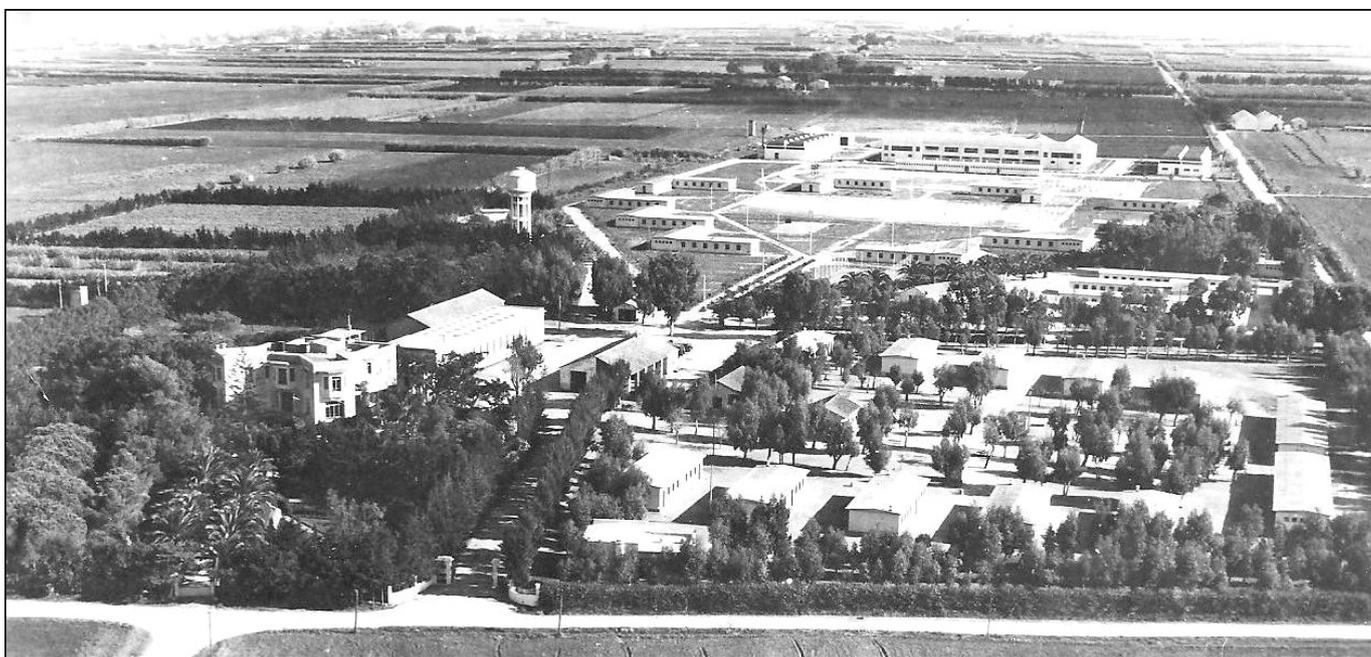
La formation de plus d'une centaine d'élèves par promotion et par an, recrutés par concours dès la quatrième, durait 4 ans à l'issue desquels un brevet d'état était obtenu.

Deux années supplémentaires dans ce même établissement préparaient les élèves préalablement sélectionnés, au concours d'ingénieurs. Ils étaient, à priori, destinés aux services de l'état, principalement aéronautiques, mais d'autres voies, civiles celles-là, pouvaient être envisagées, le niveau d'études de sortie de qualité le permettait. On trouve, ainsi, dans la société civile, d'anciens élèves devenus médecins, chirurgiens, ingénieurs météo, artisans, directeurs d'entreprises, pilotes de lignes, écrivains, conférenciers.

Une documentation très riche, relative à l'Ecole de l'Air de CAP MATIFOU, est disponible sur le site Internet : « **amicale des anciens de l'ENPA** ».

Dans la chronique « un parcours scolaire... » de Benammour, promo 54/58 (à lire dans un N° précédent de notre journal) je relève cet extrait, non dépourvu d'une certaine solennité : « il y a un génie du CAP, (l'ENPA, ndr) c'est sûr. C'est un lieu où souffle l'esprit le plus pur qui fabrique des hommes avec leur courage, leur ténacité, leur abnégation. C'est cela être du CAP ».

L'ENPA « perd son âme » (Monsieur **MALATERRE** dixit) lorsqu'elle est offerte aux Algériens, à l'indépendance et qu'elle change de statuts et d'organisation.



Ecole ENPA de Cap Matifou

Armand **GALLARDO** 54-58

- Explorateur au Niger -

--

Par Richard **GRAILLE** 49-58

Je ne m'attarde pas sur les quelques péripéties de ce début de voyage, ne relatant que les faits les plus marquants, la traversée du **Bahr E Gazal** ne présentant pas un grand intérêt.

Le deuxième jour nous arrivons à **Kolo Toro**, petite bourgade où d'ordinaire il n'y a pas de contrôle. Cette fois, des personnes suspectes risquant de passer par là, les gendarmes ou policiers ayant reçu des instructions très précises nous sommes arrêtés et nos voitures fouillées de fond en comble. Tous les papiers d'identités sont confisqués pour être vérifiés ainsi que nos autorisations de circuler.

A ce moment, deux véhicules de l'agence se présentent et comme par le passé, après avoir ralenti elles poursuivent leur chemin.

Le chef de police fou furieux, réquisitionne ma voiture pour se lancer à la poursuite des fuyards.

Deux heures plus tard les dangereux délinquants sont ramenés et vont certainement passer de mauvais moments. Le responsable de l'agence me fait signe de continuer sans se préoccuper de leur sort car il n'est pas indispensable que nous soyons tous dans le pétrin.

Nous apprendrons plus tard les raisons de ce pointilleux contrôle : en fait, il était demandé, par les autorités de **N'Djaména**, de faciliter le passage de VIP de la principauté de Monaco effectuant, sous bonne escorte, un voyage dans la région.

Après **Faya Largeau**, la capitale du **Tibesti**, le voyage s'est déroulé sans encombre jusqu'à **Yebbi Bou** petite bourgade où les habitations remarquables : ce sont de petites huttes rondes dont les murs sont en pierres maintenues par de l'argile. Le toit, percé au centre pour permettre d'évacuer les fumées, est constitué de branches de palmier. Tout un village, construit dans une faille profonde d'une trentaine de mètres, il existe une très belle palmeraie.

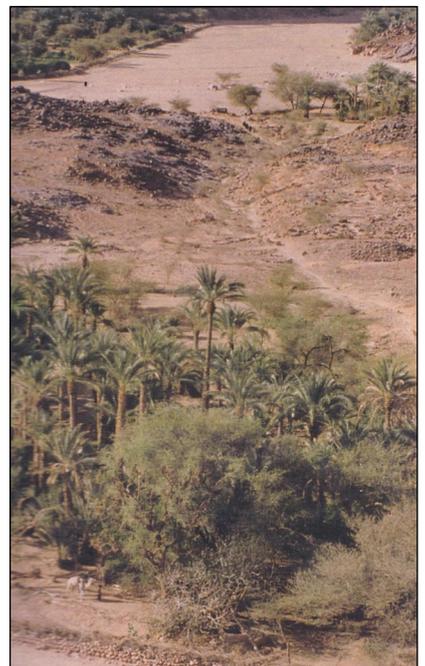
Cette fois, nous n'aurons pas l'occasion de la visiter car à notre arrivée nous avons rencontré trois personnes à qui nous avons demandé de nous indiquer où se trouvait le poste de police pour y présenter nos autorisations de circuler. Parmi ces personnes se trouvait le commissaire de police, qui ne s'était pas présenté.



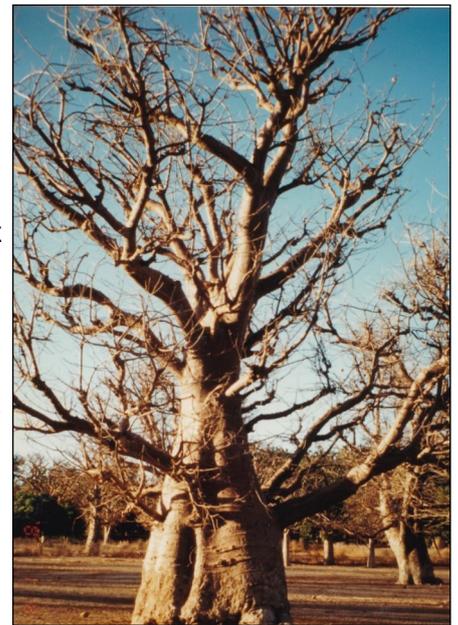
Village construit dans une faille

Il nous reproche maintenant de ne pas l'avoir accompagné jusqu'à son bureau alors que nous ne savions pas à qui nous avions à faire.

Vont s'en suivre d'interminables palabres qui nous feront perdre une journée entière.



Palmeraie



Baobab

A Bardai, pour une fois, nous n'aurons aucun problème et après un passage sur le site des rochers peints, nous allons poursuivre notre voyage vers le **Trou au Natron**. Sur la piste qui ne s'est pas améliorée nous rendons visite à l'homme de **Gonoa**, magnifique dessin rupestre représentant un chasseur antique qui a malheureusement été défiguré par un imbécile.

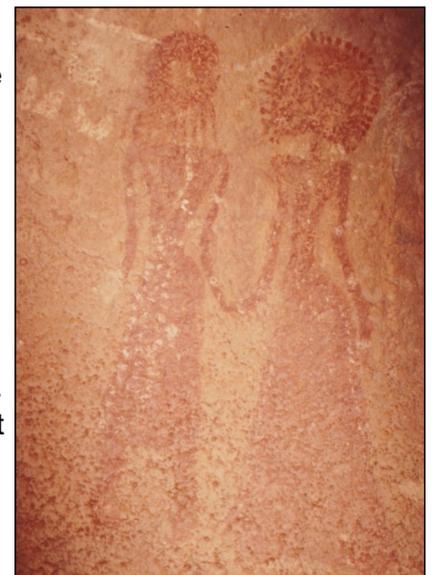


Les rochers peints sur le site de l'Ehi Kouré au sur de Bardai



Gravure rupestre de l'homme de Gonoa

Quelques kilomètres avant le Trou au Natron, dans les rochers, je distingue une forme humaine. Il s'agit d'un militaire qui voyant qu'il a affaire à ces blancs s'approche. Il est à moitié nu et ses pieds sont en sang.



Gravure rupestre d'un couple Tougoumma au Niger

Il nous raconte ses malheurs : militaire à Bardai

(il a déserté avec deux de ses camarades).

Des militaires comme lui j'avais eu l'occasion d'en rencontrer lors d'un précédent voyage. Ce sont des noirs du sud qui donnaient plus l'impression d'être des prisonniers esclaves des **Toubous** constituant la garnison. Ils étaient là depuis plusieurs années sans avoir la possibilité de retourner dans leurs familles ne serait ce qu'en permission. Les désertions étaient sans doute ce prétexte.



Tour de grès en forme de champignons

Avec ses deux acolytes, ils étaient descendus dans le Trou au Natron trouver de l'eau. S'étant disputés pour une raison futile, l'un des trois a voulu le tuer. L'autre lui a dit de le laisser partir en lui enlevant ses vêtements et ses chaussures, disant que de cette manière il crèverait tout seul.

En début d'après midi nous descendons pour une visite et là haut se trouve notre "prisonnier".

Près des sources, nous retrouvons les déserteurs tous fiers de se faire photographier avec leurs armes.

Le Trou au Natron est une immense caldera due à une explosion volcanique au pied du pic **Toussidé** deuxième plus haut sommet du **Tibesti**, culminant à près de 3.500 mètres de hauteur.

Ses dimensions sont impressionnantes : 18 km de diamètre, 800 mètres de profondeur dont les bords sont des à pics impressionnants.

Au fond se trouvent une source d'eau chaude et une autre d'eau froide distantes de quelques mètres.

Il y a également d'énormes quantités du natron, ce sel qui sert à l'alimentation des animaux. Les éleveurs locaux viennent s'approvisionner. Ils descendent avec des ânes par l'unique chemin d'accès qui serpente dans les éboulis. Au fond se trouve également un magnifique cratère de volcan actuellement éteint.

Ma dernière descente dans le trou n'avait pas été aussi aisée. J'étais avec un groupe avec qui, au petit matin nous entamons la descente. Arrivés en bas, ne me sentant pas bien je décide de remonter tout seul, confiant le groupe à un chauffeur familier de l'endroit. Fatigué je rate la bonne sortie et me retrouve très vite dans d'énormes éboulis qui s'avèrent difficiles à franchir.



Nuit de Richard à la belle étoile dans le désert.

J'ai de plus en plus de difficultés car je suis en train de faire une crise d'hypoglycémie. Je n'ai rien pour me sustenter.

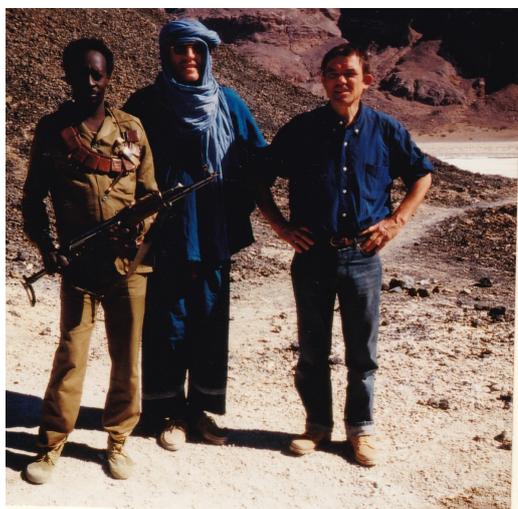
M'étant arrêté pour souffler un peu, je me rends compte que je ne suis pas du tout dans la bonne direction. Au bout d'un long moment, je finis par retrouver mes repères et enfin le bon chemin.

J'arrive au sommet, épuisé, après 3 heures d'efforts alors que normalement il faut environ une heure pour effectuer la remontée. Quelques carrés de sucre suffisent à me remettre d'aplomb.



Les déserteurs

Je reste au campement pour bricoler un peu mais suis inquiet car le soleil est bien bas et je n'aperçois aucun signe provenant du gouffre. Craignant qu'il y ait eu un accident, je décide d'envoyer le cuisinier et le deuxième chauffeur en reconnaissance avec des vivres et des couvertures. La nuit est maintenant noire et à l'opposé de l'endroit où se trouve le point de départ de la remontée, un feu s'allume dans le lointain. Je passe une très mau-



Richard et Bernard Dejonghe

vaise nuit craignant le pire.

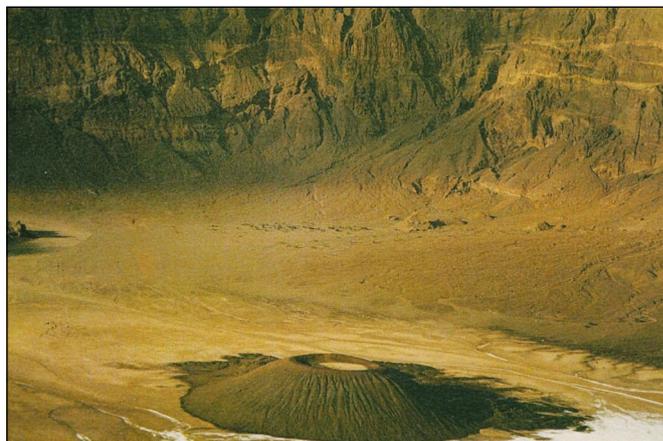
Avant le lever du soleil, j'entreprends la descente et alors que je suis presque en bas, je croise tout le groupe sain et sauf. En fait, comme moi la veille ils n'ont pas trouvé la sortie. Rejoints par le groupe de secours ils ont pu faire le feu que j'ai aperçu et passer une nuit à peu près tranquille.

Dans la descente vers **Zouar** nous devons à plusieurs reprises demander à nos passagers de continuer

à pied sur plusieurs kilomètres pour soulager les voitures qui sont martyrisées par l'état de la piste.



Récupération des sels du Natron



Puits du Natron



Sur la piste rencontre avec l'habitation des nomades



A Zouar, nous sommes contraints de confier notre pauvre gars aux militaires. Il va sans doute avoir du mal à s'en sortir.

Au moment où nous sommes libérés je m'inquiète de ne pas voir la troisième voiture.



Char Libyen



Le mécanicien me dit qu'elle nous attend à la sortie village. Contrairement à mes instructions, le chauffeur a acheté des tas de provisions qu'il a installés sur la galerie, chargeant celle-ci. Nous retournons à **Zouar** où je lui fais décharger ses bagages.

Comme il refuse de continuer le voyage sans ses précieuses provisions, je confie le volant du véhicule à un de nos passagers pourtant totalement inexpérimenté en matière de conduite dans le sable. Il sera placé en deuxième position et je resterais derrière pour l'assister en cas de besoin.

Le retour vers N'Djaména ne se fera pas sans problèmes même si notre nouveau chauffeur s'en tire plutôt bien.

Richard **GRAILLE 49-58**

La suite du document dans le prochain journal N° 81

- Les Écrans -

--

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

Je suis un accroc aux écrans, moi aussi, mais à l'ancienne vu mon âge, c'est-à-dire aux écrans mesurés en mètres et non pas en pouces, et longueur par largeur et non pas en diagonale pour aller plus vite, comme on mesure aujourd'hui les écrans de smartphones ou de télévision. Je veux dire par là que je vais encore volontiers voir un film au cinéma, et lundi dernier je me décide à visionner le dernier Tarantino, « Il était une fois à Hollywood », qui, entre parenthèses, ne m'a pas semblé valoir le déplacement.

Au début, et à l'heure impossible où j'aime bien y aller, évidemment personne dans la salle. Mais juste au commencement du film, une horde de jeunes gens vient occuper le rang devant moi, chacun de ces jeunes équipé d'un smartphone, allumé au début, face arrière, pour trouver la bonne place dans le noir, mais ensuite resté allumé, face avant, histoire de ne pas perdre le contact avec le correspondant !

Ensuite, durant le film que j'étais d'ailleurs le seul à regarder, les écrans des smartphones sont restés allumés et les jeunes gens connectés à Dieu sait quoi, mais silencieux tout de même (Les bien élevés), ce qui n'a donné lieu à aucune escarmouche.

Les écrans sont très séducteurs. Là, je parle des smartphones. Ils attirent, ils érotisent même leurs détenteurs. Moi, je préfère l'érotisme du temps jadis ou nous allions au cinéma pour nous cacher des autres. ! Mais tout de même, quelle culture cinématographique aura la nouvelle génération après cela ? Culture cinématographique ? Mon pauvre vieux, tu veux parler sans doute de culture tout court ! Car ce comportement-là n'a pas lieu que devant un film, tout *tarantinesque* soit-il, mais devant quoi que ce soit.

Il faut savoir qu'aucune famille n'échappe à cette situation. Les écrans font partie de la vie moderne et ils sont là pour rester. Pas question de dire : « C'était mieux autrefois, revenons-y » Plus les évolutions technologiques sont disponibles sur le marché, plus elles conditionneront la vie des jeunes et des moins jeunes. Autrement dit, il nous faut comprendre le phénomène pour essayer d'en réduire les impacts négatifs. Non, ce n'est pas facile d'intervenir auprès des jeunes lorsque les écrans ont pris une grande place dans leur quotidien. La vie des parents et de l'ensemble de la famille, est affectée, comme dans toute addiction. Et les parents sont souvent les personnes les moins bien placées pour aider leur enfant. Ce n'est pas simplement une question de *compétences parentales*, mais de **proximité affective**.

Jouer à un jeu vidéo dans lequel on construit un monde imaginaire, c'est une chose. Jouer à un jeu vidéo qui encourage autant l'impulsivité que l'agressivité pour tirer sur d'obscurs adversaires ou des zombies, c'est une autre. Plus la violence virtuelle est de mise dans le jeu, plus elle conduit à libérer beaucoup de dopamine. Les comportements menant à cette libération massive vont alors être recherchés et encouragés : c'est le principe même de l'addiction.

Les sud-coréens naissent déjà avec des pouces plus longs, dit-on, pour pouvoir écrire les messages plus vite mais nous en prenons rapidement le même chemin, et si l'on perd facilement quelques milliers de neurones par jour à cause du vieillissement naturel, un coup d'addiction à la tablette ou au smartphone nous en fait perdre d'un seul coup 100 000 ! C'est beaucoup ! Alors il nous faut mettre des garde-fous au phénomène et tenter avec beaucoup de douceur persuasive de freiner cet engrenage dangereux.

Pour l'heure, j'en veux surtout aux portables, après en avoir voulu à la télé, puis aux tablettes, puis à Internet et aux ordinateurs ; mais moi-même, j'ai bénéficié des avancées technologiques pour mieux comprendre. Combien de lectures inutiles, combien de recherches infructueuses m'a évité Internet ?

Je tire partie du monde de la technologie bien que je comprenne qu'il crée ses propres monstres,

ses propres aberrations.

Les écrans nous aident à l'évasion. Parce que vivre à l'intempérie où nous nous trouvons en permanence a un point radical de difficultés, et nous cherchons toujours à nous évader. Maintenant, il faut bien voir si cette évasion est momentanée ou bien constante, parce que les problèmes graves de la vie n'ont pas disparu, et ce, malgré les apparences.

On nous rabâchera le côté néfaste des écrans, qui abiment la vue et tutti quanti, mais avec le temps les progrès seront là, que nous ne pourrons pas éviter, même en le voulant absolument : ne sommes-nous pas obligés à faire toute gestion administrative à travers Internet ?

Oui, nous qui sommes taillés à l'ancienne, avec bien des efforts, nous pouvons encore pour bien des choses, nous passer des écrans. Mais les générations qui arrivent ? Je vois mes petits-enfants se déplacer dans les villes inconnues, y chercher une connaissance, ou un taxi ou quoi que ce soit, et moi, incapable d'en faire autant, empoté comme un coq en Auvergne. Comment interdire le smartphone dans ces conditions ?

Nous finirons par oublier même qu'il a existé (il y a si peu de temps) des téléphones qui ne servaient qu'à appeler !

Alors, vite, avant que l'on nous donne un smartphone avec un seul bouton pour appeler en cas d'urgence, faisons les papis dans le vent et prenons même les devants. De toutes manières cela ne changera rien dans l'attitude des petits-enfants et au moins nous passerons pour des papis progressistes et qui comprennent.

Alain **BONET** (58-62)



- Souvenirs -

--

Par Alain **BONET 58-62**

11 novembre 1956

Il y a deux ans que les « événements » ont commencé en Algérie. La municipalité de **Saint Denis du Sig** organise un banquet pour les jeunes militaires du contingent arrivés pour protéger l'Algérie française. Vingt méchouis rôissent lentement depuis sept heures du matin dans le stade scolaire où j'habite. Des tables de camping ont été dressées pour la circonstance et les nombreux invités discutent tout en prenant l'anisette et la kémie. La plupart sont des militaires de tous grades. Parmi eux, un jeune sous-lieutenant de vingt-trois ans essaie une conversation avec le jeune garçon que je suis, déjà timide par nature, et plus intimidé encore par cet officier, grand, svelte, l'œil bleu des valenciennais, les cheveux clairs en brosse, mais sans la rigueur militaire, un sourire sincère toujours sur ses lèvres. Il m'interroge sur mes études, mes passions, mes rêves. Puis...

« **C**omment appelle-t-on ces fruits ? » Il connaît la réponse sans nul doute, mais il désire me faire parler.

« **D**es figues de barbarie »

« **Ç**a se mange ? »

Bien sûr. Vous voulez goûter ? C'est bon ! »

« **J**e veux bien »

Ses copains s'approchent tandis que je cueille quelques fruits avec mon trident d'olivier. Je les pèle prudemment et les distribue à la ronde.

« **C'**est bon » ment-il de bonne grâce. Je ne suis pas dupe ; Les figues sont trop mûres.

« **C'**est bien meilleur quand elles sont à point et sortent du réfrigérateur. La saison est déjà passée et celles-ci sont passées »

« **N**on, non. Ce n'est pas mauvais ! » Un bémol dans son jugement !

Heureusement les méchouis, eux, sont à point, et la fête réussie. Le jeune officier ne cesse de filmer l'évènement avec sa caméra de 8mm et plusieurs de ses plans me sont consacrés : Champ, contre-champ, travelling, racking latéral, plongée, zooming, toute la panoplie de Cecil B de Mille. Je suis ravi de passer à la postérité de façon anonyme. Je vais voyager en Ektachrome dans les bagages et les souvenirs d'un patos, alors je prends mes meilleures poses et présente mon meilleur profil à l'objectif scrutateur de la Paillard.

Mon père, qui possède un projecteur Spektro 500 de 8mm lui offre la possibilité de visionner ses films à la maison.

Une soirée est organisée pour la circonstance et je me vois encore sur l'écran, tout sérieux et timide, en images tremblotantes, au milieu des moutons empalés et des autorités en costume d'apparat.

Je ne reverrai plus ses films qui sont perdus depuis.

Le sous-lieutenant est toujours aussi charmant et j'en sais à peine plus sur son compte : Polytechnicien à vingt ans puis ingénieur en télécommunications. « Tu te rends compte maman, Polytechnique ! Tu sais ce que c'est ! Il faut être vachement bon en maths ! »

« **O**n voit bien qu'il n'est pas bête, pour avoir la situation qu'il a. Et bien poli avec ça ! »

Vingt-trois ans à peine et déjà il touche à l'Olympe !

Messe de minuit du 24 décembre 1956.

Mon père n'est évidemment pas à l'église, mais mes deux sœurs et moi avons accompagné maman. Gérard, le sous-lieutenant cameraman est venu lui aussi ; Catholique pratiquant il n'a pas manqué l'événement. Il s'enquiert de notre santé, de mon père. Il est ravi de nous voir là. Un peu triste tout de même, mais il ne le montre pas.

Le lendemain, papa au grand cœur l'invite au déjeuner du nouvel an ainsi que deux autres sous-lieutenants de ses amis. « Les pauvres, ç'est triste de passer les fêtes trop loin de la famille. Nous ferons quelque chose de simple. A la bonne franquette ! » En fait ce sera comme toujours dans ces cas-là, les petits plats dans les grands. La bonne franquette, c'était toujours pour déguiser en désinvolture un manque chronique de moyens.

Premier janvier 1957, midi et demi.

Les trois invités sont là. Nous nous serrons dans la salle à manger trop petite, entre le cosy-corner et la TSF Schneider qui joue en sourdine. Le repas est excellent car maman est fine cuisinière. Les militaires sont ravis. Ils nous parlent de la France, si belle et que nous ne connaissons pas. Papa leur explique l'Algérie si belle et qu'ils ne comprennent pas. Maman sert tout le monde avec grâce. Elle est belle et n'a que trente et un ans. Je parle peu et ne répond qu'aux questions polies de Gérard, de loin le plus bavard. J'ouvre ma première bouteille de champagne : Gros niais ignorant, j'avais apporté un tire-bouchon sous les quolibets de papa !

Pourquoi est-ce que je me souviens, 48 ans plus tard de ces petits détails ?

Les deux autres militaires, je n'ai jamais su leurs noms. Je n'étais pas près d'oublier celui de Gérard THÉRY.

Printemps 1959.

Je reçois une lettre de maman alors que je me languis en pension à **Cap Matifou**, à 450 kilomètres du Sig.

« Tu te souviens du militaire de la messe de minuit et qui avait déjeuné avec nous le jour de l'an 1957 ? Il est ingénieur sur un bateau câblé et vois bien du pays. Et bien il nous a fait une surprise agréable et lors d'un passage à Oran il en a profité pour nous rendre visite. Il nous a apporté des ananas. Quelle gentille attention ! Papa a fait des photos et nous l'avons invité à déjeuner. »

Désormais, nous avons droit régulièrement à une carte postale. Mon père est heureux, ma mère flattée. Moi, je suis fier d'avoir un ami en France et qui ne m'oublie pas. C'est si rare ! Je me sens presque important.

Août 1959.

Notre unique voyage en France, maman, papa, ma sœur Monique et moi.

Gérard qui nous sait de passage, s'enquiert de notre itinéraire. Lui, se trouve en vacances dans le Lavandou, nous, nous passons par Carmaux. Il nous y rejoint sans hésiter et passe une journée avec nous dans les gorges du Tarn, à Ambialet. Je me souviens d'une après midi de canoë avec lui. Quel jeune homme de vingt six ans aurait fait 600 kilomètres (Les kilomètres de 1959 étaient plus longs et fatigants que ceux d'aujourd'hui !) en 48 heures empruntées de ses vacances, pour saluer une famille plutôt ordinaire venue du bout du monde et qu'il ne reverrait peut-être plus jamais ?

Octobre 1962.

Voilà cinq mois que nous avons quitté l'Algérie. Je dois aller passer l'oral du bac à Paris. C'est loin et surtout coûteux. Je suis un peu inquiet. La capitale me fait peur.

« J'ai toujours l'adresse de Gérard Théry. Je pourrais lui demander de te trouver un hôtel pas trop cher ! » Aussitôt dit, aussitôt fait.

Gérard vient m'accueillir gare de Lyon, me traite comme un jeune frère, m'accompagne près du lieu de l'examen. Il m'a retenu une chambre dans un petit hôtel pour étudiants m'indique les itinéraires, les restaurants, me met en confiance. Peut-être lui dois-je même d'avoir réussi un examen affronté plus sereinement grâce à ses attentions. Nous nous quittons une autre fois gare de Lyon, et cette fois la séparation sera plus longue...

Je perds définitivement contact avec Gérard après mon mariage, en 65. Pendant ce temps il entame une carrière météoritique, sidérale, galactique, aux Télécoms jusqu'aux plus hautes responsabilités, se fait un CV plus long qu'une facture de garagiste, tutoie tous les ministres de De Gaulle à Chirac, se marie et fonde une famille. Plus de nouvelles, mais par ma faute !

Dans les années 80 il devient, entre autres, le père du minitel. Il s'en sert pour essayer de retrouver ma trace. Et elle n'est pas facile à pister. Et je ne suis pas sur le bottin. Il appelle par téléphone les cinq autres Alain BONET présents en France, sans succès. Il connaît Dominique Perben, le garde des sceaux, qui alors, était maire de Chalon sur Saône, et lui demande de retrouver la trace de papa. Il a des contacts ; Beaucoup de contacts. Il piste avec entêtement mes parents jusqu'à Valence et fini par retrouver leur trace et la mienne. Et un jour de 1991 je reçois son appel téléphonique chez moi. Je fonds de bonheur et nous avons une communication plus longue qu'un discours de Fidel Castro !

Nous nous retrouvons ensuite à Paris, chez lui, à l'occasion d'une foire du textile, mais la soirée est trop courte pour tout se raconter.

Pour Pâques 1994, je l'invite chez nous, à la villa, et il accepte ! Il y vient avec sa femme pour quelques jours, et c'est le comble du bonheur. J'ai l'impression d'avoir retrouvé quelques-unes de mes racines les plus profondes.

En mai de la même année, l'histoire d'octobre 1962 se répète aux détails près, à trente-deux ans de distance, lors de mes examens d'astrophysique : Accueil à Orly, hébergement chez lui, accompagnement jusqu'à l'Université d'Orsay ; La totale, avec la gentillesse de sa femme en prime.

Depuis, nous avons gardé le contact et une correspondance suivie par Internet ponctuée de coups de téléphone.

Fallas et Pâques 2005 :

Gérard Théry et sa femme Christine ont passé les fêtes de Fallas à la maison. Nous les avons hébergés et guidés au milieu de la fête pendant trois jours. Puis Monique et moi les avons conduits à Aranjuez, puis à Tolède, puis de nouveau à Valence. Huit jours de bonheur ! L'Espagne n'a jamais été si belle.

Moi, si petit, je me sens grandi.

Je suis son ami !

Gérard Théry était chargé des Télécoms sous Giscard d'Estaing et en a fini avec "le 22 à Asnières" en installant partout des centraux téléphoniques. Il est le père du minitel et de la carte à puce bancaire. Il a été, entre autres, chargé du passage des ordinateurs à l'an 2000, et il est le seul que le magazine TIMES a présenté en couverture, comme « L'homme le plus puissant de France »

Alain Bonet (58-62)



Avec Gérard et Christina Théry en mars 2005 à Valencia

- VOISINAGE -

— —

En Latin d'Afrique Une Chronique de Gilbert ESPINAL d'Oran

— —

Et ty es sastifaite, toi, d'habiter aux z'achelèmes du boulevard Lescure ? demanda la grand-mère à la Golondrina.

- **Moi**, répondit cette dernière, pos ça me fait ni fou ni fa ! Comme les voisines je les fréquente pas, que quand je passe dans les escaliers ni si quiéra je les regard' ! Habiter ici ou habiter là-bas !

- **Voui** que t'y es fière, déclara Isabelica !

- **Fière** non, rétorqua d'un air dégagé la Golondrina. Ça que je veux pas c'est des commérages ! Que t'y en as qu'elles viennent chez toi rien que pour sa'oïr ça qu'y se passe et pour pouvoir broder après chez les z'unés et chez les aut'. Un beau jour elles te font un de ces lios, que tu sais ni d'où ça te vient ni comment ça se défait ! Laisse-moi, moi de jakèke ! Quand je rencont' une que je connais : "Bonjour madame : bonjour madame" y barkal Quand c'est un homme, je regarde si Joaquitin il est pas dans les z'environs (jaloux comme il est !), je lui fais une inclination de la tête et je passe. Tous, dans la mai-son, y m'appellent la marquise.

- **La marquise** de la bourse plate, sauta la grand-mère. Cara de marquise tiènes tu ! Y doivent te prend' pour une plus fanfaronne !

- **Et à moi** quoi ? Qu'y me prennent pour une fanfaronne si y z'en ont envie ! s'écria la Golondrina. En tous cas, comme je fais moi, les voisines elles viendront pas pour me voler mon Joaquitin j'qu'à dedans chez moi...

- **Mira** qué cosa mas fina, ton Joaquitin ! ricana la grand-mère. Le bijou ! Qu'est-ce tu crois qu'Oran c'est le Sahara ou quoi ? Qu'y manque des z'hommes que les femmes elles tombent, comme ça, sur çui-là qu'y se présente.

- **Toi** tu les connais pas les femmes d'à présent, fit la Golondrina ! Comme tu sors jamais de ton trou, tu penses que les choses elles sont comme en 1900 !

- **Et** qu'est-ce tu crois toi, sauta la grand-mère, qu'en 1900 les femmes elles trompaient pas leur mari et les maris leurs femmes ? Mira qué burra ! Si tu serais pas ma fi' — qu'y faut que tu me conserves le respect - je te racontrai, moi, des z'horreurs que j'ai assisté, que tes cheveux y se redressent sur ta tête. Raconte, raconte ! firent en même temps Isabelica et la Golondrina.

- **Eso faltaba** ! dit la grand-mère, que main'nant j'aille moi dégrenner mes souvenirs.

- **Toi** t'y as jamais trompé le pauv' papa ? s'enhardit la Golondrina.

- **Je** vais te fiche une beigne sur ce museau de bova que t'y as, hurla la grand-mère, que tu vas 'oir si moi j'ai trompé le pauv' papa ! Sans vergogne ! Ça il aurait man-qué ! Mira ! Ton père, si jamais je l'y aurais donné le moind' soupçon, c'est qu'y me tue et y m'hache avec l'hache que y avait chez nous pour couper le bois !

- **C'est** que les z'hommes jaloux c'est terrib' ! s'ex-clama Isabelica. Si tu vois Toinou, la taréa qu'y me fait chaque fois que je regarde un homme ! Qu'y soit jeune ou qu'y soit vieux, qu'y soit petit ou qu'y soit grand, qu'y soit beau ou qu'y soit vilain : "Et pourquoi tu le regardes ? Et pourquoi ci ? Et pourquoi là ?" Comme je l'y ai dit moi, l'autre jour : "Mais où tu veux que je mette mes s'yeux quand un monsieur y passe ?". Et tu sais pas ça qu'y m'a répondu ? "Où je pense... ! " Voui ma fi'



Le Patio à Angoustias

Je suis restée comme deux ronds de flûte. "Tu crois que moi je suis une acrobate ou quoi ? je l'y ai dit moi."

- Et qu'est-ce y t'a fait ? interrogea la grand-mère...

- **Pos** y m'a fichu une calbot' ?

- **Çui-là** il a la main trop leste ! déclara la grand-mère...

- **La** semaine dernière je suis allée dire bonjour au grand-père à Quico qu'il était devant sa porte en train de prend' le soleil, reprit Isabelica, qu'on l'y avait mis des têtes d'oreiller et tout pour qu'y puisse tenir droit ; Toi-nou y m'a vue, y m'a fait un suffoco en pleine rue et quand on est rentrés une saragate ! De pétaté et tout y m'a traitée devant les gosses Horosement qu'y savent pas encore ça que ça veut dire !

- **Mais** le grand-père à Quico il a au moins quatre vingt quinze ans ! s'écria la Golondrina.

- **Ça** je l'y ai dit moi ! fit Isabelica. Et y m'a répondu " quanti mas viejo, mas pellejo " ! " Qu'est-ce tu veux moi j'entame une discussion avec un homme qu'à tous les coups y te bouche un coin.

- **Il** a pas tort, fit la grand-mère.

- **Quand** même, man-man ! sauta la Golondrina. Le grand-père à Quico, qu'à peine y tient sur ses jambes !

- **Les** jambes elles z'ont rien à voir là-dedans, philo-sopha la grand-mère. Je sais pas cette année comme il est le grand-père à Quico, mais, l'an dernier sur la piste encore il était ! Combien de fois je l'ai vu moi, passer repasser devant ma fenêt' à me couler des z'yeux de merlan frit. Un jour, j'ai dû l'arrêter même pour le menacer de, si y continuait, aller au commissariat por-ter plainte pour attentat à la pudeur. A 'oir pour qui y me prenait !

- **Et** qu'est-ce y t'a répondu ?

- **Pos** ! Un mensonge ! Que lui il avait la catarate et qu'y voyait pas ça qu'y regardait.

- **Et** qu'est-ce tu l'y as dit toi ?

- **Qu'y** s'achète des lunettes, pour 'oir ça qu'il fallait pas qu'y regarde. En tous cas, catarate ou pas catarate, depuis que je l'ai rappelé à l'ordre quand je suis sur un trottoir, sur l'aut' y passe.

- **Je** crois qu'y sort plus de chez lui, dit Isabelica. Il est qu'on lui voit les âmes à travers !

- **Pos** y fait bien, conclut la grand-mère. Pour com-promet' les personnes honnêtes, y vaut mieux qu'y reste dedans, à qu'on le soigne.

- **C'est** que les femmes elles sont esposées, va ! fit la Golondrina. A cada paso un pelligro ! Ma fi' Celle qu'elle reste irréprochab', elle a bien du mérite !

- **Baya** quel mérite ! s'écria la grand-mère. Cel' qu'elle a pas dans le sang de rigoler et de courir la sèca y la meca — que ça ça vient souvent de la grand-mère et de l'arrière-grand-mère — elle a aucune valeur de rester tranquille.

- **Ça** ne dit pas, man-man, dit la Golondrina. Toi tu connais la fi' à Incarna qu'elle habite à l'étage en des-sous de chez moi aux z'achélèèmes Lescure ?- **Et** quoi la fi' à Incarna ?

- **Je** voulais pas te raconter pasque moi je suis la discrétion même ! Comme je te disais tout à l'heure: j'aime pas les commérages. Bonjour, bonsoir, c'est tout. Et ni seulement "comment allez-vous ?", pasque si tu commences tu t'en sors plus. Et que ci .et que là, et qu'une chose et qu'une aut' et, quand tu te retournes, les gens y t'ont déshabillée sans que même tu te soyes rendu compte. Comme je dis moi toujours: "Chacun pour soi et le Bon Dieu pour tous !".

- **Bueno**, dis ! coupa la grand-mère. Et jusqu'à quand tu vas continuer à nous bassiner avec tes discours la fi' à Incarna qu'est-ce qu'elle a fait ? Quand elle était petite, on l'y aurait donné le Bon Dieu sans confession. Sa mère, elle arrêta pas de dire que y en avait pas une aut' comme elle. Et main'nant quand elle passe dans la rue, pos c'est à peine si elle daigne jeter les z'yeux sur toi ! Cel-là elle peut pas dire qu'elle a la catarate.

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

Suite journal N°79

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

Deuxième partie : l'appontage



Présentation à l'appontage :

—

1 : miroir d'appontage

2 : zone des brins

Les brins et la presse d'appontage – paramètres dimensionnants :

La presse d'appontage est constituée de 4 brins (3 sur le Charles de Gaulle) dont l'un sera accroché par la crose d'appontage. Ces brins sont reliés à un frein à eau pour dissiper l'énergie. Ce dispositif est limité justement en énergie et il y a pour chaque masse une vitesse d'entrée dans les brins maximale (le tout est repris dans un abaque d'appontage) : V_{eb} .

Il faut soustraire ensuite à la vitesse d'approche de l'avion d'une part le vent météo (subi) et d'autre part la vitesse du porte-avions (modulable dans une certaine plage entre la limite de manœuvrabilité du bateau et sa vitesse maximale, importante sur ces anciens porte-avions) pour obtenir cette fameuse V_{eb} . Le vent est donc sensiblement dans l'axe, à la divergence de la piste oblique près, qui n'est pas exactement dans l'axe du bateau (7° de mémoire).

De manière à avoir la vitesse d'approche la plus faible possible, les avions Marine sont très bien étudiés au niveau des hypersustentateurs (becs, volets). D'ailleurs, les principales différences entre les F8 américains et les F8E-FN (French Navy, devenus ensuite F8-P) concernent les hypersustentateurs et l'incidence de l'aile (augmentée).

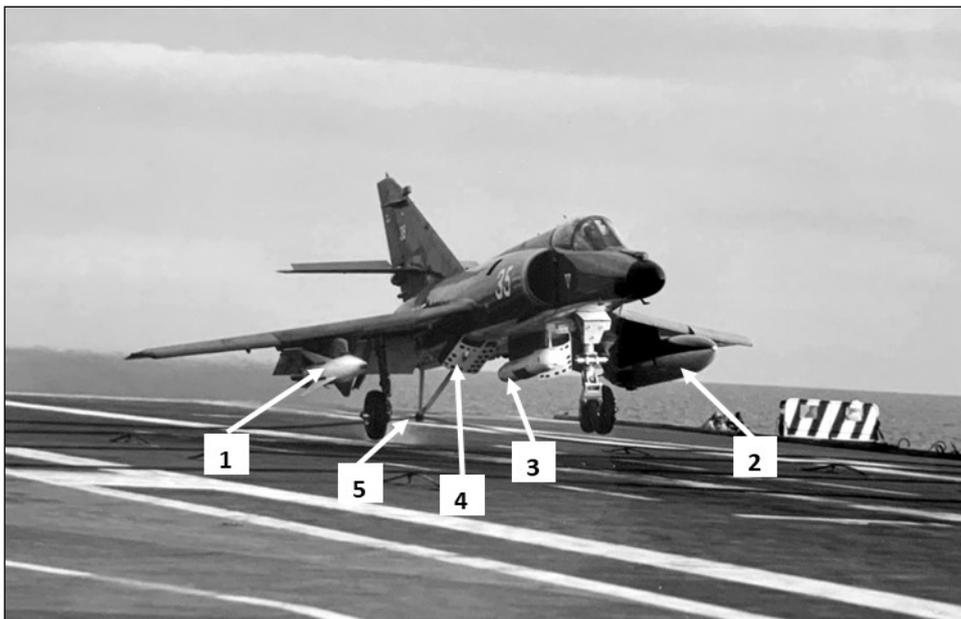
Paramètres dimensionnants côté avion :

Du côté avion, c'est tout d'abord la masse qui importe. Comme dit précédemment le SEM est

un avion assez petit et le retour à bord s'effectue toujours avec un carburant restant très faible, laissant peu de marge. 4 valeurs de masse sont à respecter selon la mission : la masse normale à l'appontage (8,1t), la masse occasionnelle (8,3t), la masse exceptionnelle (8,5t) et enfin la masse d'urgence (9,3t - cas du retour à bord avec armements non délivrés). Pour les deux dernières, des vérifications de l'intégrité de la cellule et des trains d'atterrissage par les mécaniciens sont à mener avant de réengager l'aéronef.

Il y a ensuite la dissymétrie. Si le principal problème au catapultage était la pilotabilité en gauchissement, à l'appontage cette dissymétrie va ajouter un problème de résistance du train principal le plus chargé (logiquement le droit puisque le bidon à gauche aura été soit vidé soit largué : en effet sa traînée induite sur le tronçon retour peut rendre son largage impératif pour conserver la possibilité de rejoindre le bateau).

Le comportement avion lors de l'appontage :



SUE 35 à l'appontage :

- 1 maquette AS30L
- 2 : bidon 1100 litres vide
- 3 : maquette de pod de désignation laser
- 4 : aérofreins car l'appontage doit toujours s'effectuer avec un régime moteur suffisant pour avoir la poussée rapidement en cas de « bolter » (non prise de brin)
- 5 : crosse d'appontage accrochant le brin

Lors des essais en vol, la pilotabilité des nouvelles configurations à l'appontage sera également évaluée.

avion assez petit et le retour à bord s'effectue toujours avec un carburant restant très faible, laissant peu de marge. 4 valeurs de masse sont à respecter selon la mission : la masse normale à l'appontage (8,1t), la masse occasionnelle (8,3t), la masse exceptionnelle (8,5t) et enfin la masse d'urgence (9,3t - cas du retour à bord avec armements non délivrés). Pour les deux dernières, des vérifications de l'intégrité de la cellule et des trains d'atterrissage par les mécaniciens sont à mener avant de réengager l'aéronef.

Il y a ensuite la dissymétrie. Si le principal problème au catapultage était la pilotabilité en gauchissement, à l'appontage cette dissymétrie va ajouter un problème de résistance du train principal le plus chargé (logiquement le droit puisque le bidon à gauche aura été soit vidé soit largué : en effet sa traînée induite sur le tronçon retour peut rendre son largage impératif pour conserver la possibilité de rejoindre le bateau).

Le comportement avion lors de l'appontage :

Lors des essais en vol, la pilotabilité des nouvelles configurations à l'appontage sera également évaluée.

L'incidence :

Comme la plupart des avions militaires (et civils même si ce paramètre est moins accessible au

pilote sur ceux-ci), l'incidence est le paramètre primaire de pilotage et le SEM est équipé d'une sonde d'incidence, présentée sous deux formes : valeur chiffrée en degrés au cockpit (avec possibilité de coupler l'auto-manette et donc de voler à incidence constante) et un boîtier à 3 lumières de type BIP : Badin Idrac Périneau. La particularité est que ce boîtier est répété à l'extérieur sur le train avant, ce qui permet à l'officier d'appontage de connaître l'incidence de l'avion en approche.

L'officier d'appontage :

C'est un pilote, en général parmi les plus expérimentés de l'aviation embarquée qui va aider le pilote en approche à réussir son appontage. Il est géographiquement situé au niveau du miroir d'appontage, dispose d'un micro et de pédales allumant des feux de moteur et des feux de wave off (remise de gaz).



SEM 68 en essai de catapultage

1 - sabot de catapulte

2 - - holdback

3 - missile AS30L

4 - bidon 1100 litres

6 - pod de désignation laser

Ses qualités humaines sont primordiales également car chaque pilote s'annonce par son nom et son autonomie carburant (toujours très faible). Son ton et ses conseils rassurants vont aider à la réussite de la manœuvre. Chaque appontage est noté et ensuite débriefé individuellement entre l'officier d'appontage et le pilote.

L'optique d'appontage :

Il s'agit d'un indicateur lumineux de pente d'approche, extrêmement précis. Il est gyrostabilisé pour compenser les mouvements du bateau (même s'il dispose d'un mode manuel lorsque les mouvements du bateau sont tels que les limites du système de gyrostabilisation sont atteintes). Il définit la pente parfaite à suivre pour amener l'avion dans la zone des brins avec la vitesse horizontale et la vitesse verticale optimales. Précisons que c'est la raison pour laquelle il n'y a pas d'arrondi de trajectoire lors de l'appontage : la distance parcourue est ainsi minimale et la précision du point d'impact maximale.

Le rendez-vous :

De manière similaire au catapultage, il y a un contrat entre le bateau et l'avion concernant l'heure d'appontage (appelée cette fois le Charlie). La route aviation, la vitesse du bateau et la disponibilité du pont (brins et presses) pour le « ramassage » sont alors garanties. S'y ajoute une autre information cruciale qui varie notablement, contrairement à celle d'une base terrestre : la position. En effet, le bateau se sera déplacé, parfois de manière importante pendant la réalisation de la mission. S'il se trouve à une position plus éloignée que prévue, ce peut être critique en terme de carburant à nouveau. La position estimée du bateau à l'heure du retour de mission de l'avion est fournie au pilote lors de son briefing à bord avant son départ, avec les hypothèses du moment.

La nounou :

De manière à pouvoir opérer sans terrain de dégagement et sans l'aide d'une armée extérieure, il est possible d'équiper l'un des avions d'une nacelle de ravitaillement (nacelle Douglas), permettant de transférer à un autre avion juste de quoi réaliser une (ou deux en fonction de la masse) approches supplémentaires. Bien entendu il faudra poser la nounou en dernier, qui elle n'aura alors plus cette

possibilité de ravitaillement.

Mouvements de pont et météo :

En fonction du niveau et de l'entraînement du pilote (pilote confirmé ou non), il y a des mouvements maxima du bateau exprimés en degrés de roulis et de tangage à respecter. Ces limitations s'ajoutent aux limitations avion. Au niveau structure, il est préférable pour les trains d'atterrissage d'éviter d'apponter avec le pont montant en tangage mais cela est parfois difficile (c'est pourquoi le système de stabilité du Charles de Gaulle est particulièrement poussé).

Pour la météo, il y a différentes couleurs comme sur les terrains terrestres :

Pont vert : conditions de vol à vue

Pont rouge : la météo rend impossible tout mouvement de tout type avion

Pont jaune : l'appontage est possible mais avec une première partie de l'approche aux instruments (percée TACAN ou approche CCA (Carrier Controlled Approach) similaire au GCA (Ground Controlled Approach) sur les bases terrestres : le contrôleur aérien donne des informations de guidage horizontales et verticales au pilote grâce à un radar spécifique.

Pont rouge Alizé : la météo est entre jaune et rouge. Les avions à réaction ne peuvent pas apponter et seuls les Alizés (à hélice) sont autorisés à tenter l'appontage.

Laurent AKRICH, ingénieur d'essai SEM au CEV Istres de 1994 à 1999.

LA TRESORERIE

Bilan Comptable 2020

	Avoir	Crédits	Débits
Report Avoir pour 2020	4 940,16		
Livret A pour 2020	13 321,81		
Intérêts livret A pour 2020	111,16		
Encaissement (cotisations + participation A.G. + Mémoires + Pin's + annuaires)		4 466	
A.G séjour + festivités			X
Imprimerie journaux + Annuaire			3 684,37
Site Internet ENPA - OVH			X
Solidarité DCD			560
Dépenses générales (Timbres, Fournitures, papeterie).			509,57
Remboursement AG			X
Assurance MAIF			X
Frais de Banque + autres Débits			123,20
Intérêts Livret A (pour info) pour 2021		69,97	
Report Avoir pour 2021 (pour info)		4 529,32	
Livret A Avoir (pour Info) 2021		13 502,94	
Total Avoir + Crédits	18 373,43 + 4466	22 839,43	
Total dépenses			4 877,14
Situation au 31-12-2019	17 962,29		

- TOUS EN VOITURE ELECTRIQUE, L'IMPOSSIBLE EQUATION ? -

--

Bonjour à tous les "anciens"!

Jadis, lorsqu'avec mes camarades de TA nous parlions d'automobiles, le diesel ne faisait pas vraiment partie de nos préoccupations, et encore moins la propulsion électrique! Aujourd'hui nous sommes assaillis de publicités annonçant des performances impressionnantes et des subventions mirobolantes si nous achetons une voiture électrique.

Je vous présente ici un petit livre que je viens de terminer. Je voulais savoir ce qui se passerait si toutes nos voitures étaient électriques. Ayant souhaité consulter un ouvrage analogue afin de me faire une opinion, j'ai cherché et je n'ai rien trouvé. Alors je me suis mis au travail... et voilà, je crois que le résultat est assez édifiant! Il est présenté dans ce petit ouvrage qui a pour ambition de pouvoir éventuellement vous rendre service. J'espère qu'il atteindra ce but. Regardez sa présentation sur Internet :

TOUS EN VOITURE ELECTRIQUE, L'IMPOSSIBLE EQUATION ? CEPADUÈS

À l'avance, un grand merci à vous pour bien vouloir communiquer l'information à vos amis et vos contacts. En effet, je ne suis pas sur les réseaux sociaux et de plus sur le net un tel titre d'ouvrage est "étonnamment" laborieux à trouver si l'on affiche pas le titre exact !!!

Bien amicalement à tous

Daniel Gay

TA 1960-1962

Tous en voiture électrique, l'impossible équation ?

Daniel Gay



La voiture électrique se retrouve au centre de préoccupations et de questionnements d'actualité. Face à la détérioration rapide de la planète, nous souhaitons que la motorisation électrique vienne le plus tôt possible remplacer la motorisation thermique. En 2019, les pouvoirs publics ont programmé pour 2040 la fin de la commercialisation des véhicules à moteurs thermiques, y compris celle des véhicules hybrides.

Cet ouvrage présente le fonctionnement au quotidien de ces voitures en 6 chapitres :

- l'autonomie,
- les feux tricolores, les ralentisseurs, les ronds-points,
- les montées, les descentes,
- les trajets,
- recharger sa batterie,
- l'autoroute

Le sujet est traité sous forme d'exercices ou « problèmes » spécifiques présentés de façon pédagogique, l'objectif étant de donner des réponses quantifiées aux questionnements basiques.

Le niveau de difficulté est varié, allant du lycée au premier cycle universitaire.

Cet ouvrage est susceptible d'intéresser non seulement les enseignants et leurs étudiants en lycée et en établissements supérieurs, mais également les ingénieurs et techniciens.

Il présente des exercices appliqués pour montrer objectivement les efforts collectifs qui seront nécessaires pour permettre une transition massive vers la voiture électrique et les efforts individuels qu'impliquera son utilisation quotidienne.

Les automobilistes, qui sont de plus en plus nombreux à se poser des questions au sujet de la voiture électrique pourront tirer profit des introductions et commentaires liés à chacun de ces exercices sans devoir pour autant suivre le détail des calculs.

www.cephadues.com



Réf. 1858
ISBN : 978.2.36493.858.8
9 782364 938588

- Drôle de Siècle -

— —

Par AKLI Haoucine 52-56

A peine la journée commencée et .. il est déjà six heures du soir.
A peine arrivé le lundi et c'est déjà vendredi, et le mois est déjà fini.
... et l'année est presque écoulée.

... et déjà 40, 50 ou 70 ans de nos vies sont passés.

... et on se rend compte qu'on a perdu nos parents, des amis.

et on se rend compte qu'il est trop tard pour revenir en arrière ...

Alors... Essayons malgré tout, de profiter à fond du temps qui nous reste...

N'arrêtons pas de chercher à avoir des activités qui nous plaisent...

Mettons de la couleur dans notre grisaille...

Sourions aux petites choses de la vie qui mettent du baume dans nos cœurs.

Et malgré tout, il nous faut continuer de profiter avec sérénité de ce temps qui nous reste.

Essayons d'éliminer les "après" ...

je le fais après ...

je dirai après ...

J'y penserai après ..

On laisse tout pour plus tard comme si "après" était à nous.

Car ce qu'on ne comprend pas, c'est que :

après, le café se refroidit ...

après, les priorités changent ...

après, le charme est rompu ...

après, la santé passe ...

après, les enfants grandissent ...

après, les parents vieillissent ...

après, les promesses sont oubliées ...

après, le jour devient la nuit ...

après, la vie se termine ...

Et après c'est souvent trop tard....

Alors... Ne laissons rien pour plus tard...

Car en attendant toujours à plus tard, nous pouvons perdre les meilleurs moments,
les meilleures expériences, les meilleurs amis, la meilleure famille...

Le jour est aujourd'hui... L'instant est maintenant...

Nous ne sommes plus à l'âge où nous pouvons nous permettre de reporter à demain ce qui doit
être fait tout de suite.

Alors voyons si vous aurez le temps de lire ce message et ensuite de le partager.

Ou alors vous le laisserez peut-être pour... "plus tard"..

Et vous ne le partagerez "jamais"

Partager tout de suite c'est trop beau et trop vrai !

Alors pensons-y dès la moindre éclaircie, surtout en cette période covidée !

En attendant ces jours meilleurs, tous au abris !

- COURRIER -

— —

J'ai reçu ce matin le journal des Anciens d'Octobre. Comme toujours, j'ouvre l'enveloppe en priorité et je le feuillette immédiatement avec impatience.

En regardant la photo de la classe de TEFSTA de l'année 60/61. J'ai été surpris de reconnaître des visages bien connus ; ceux de SOULIÉ Jean Pierre, NOUVION Jean Claude, SCHMIDT Gérard, LAZARO Michel, pour le deuxième à gauche au premier rang je me souviens que du prénom Nourredine.

Ces cinq camarades étaient avec moi en TM. Pourquoi sont-ils en classe de TEFSTA dans une promotion plus jeune que celle d'origine. Je dois dire que j'avais oublié totalement ce fait, mais j'ai retrouvé l'explication. La suite normale après la TM était l'entrée en 1ère TA. Or il n'y avait que 20 places dans cette classe pour les élèves de TM qui en comptait 30, les autres places étaient réservées à des élèves venant de l'extérieur y compris des agents techniques venant de métropole.

Certains camarades au nombre de 5 ou 6 ont quitté l'Ecole par choix pour continuer leurs études en faculté à Alger; je peux citer Yvon GUILABERT et Éric MOISAN, les autres se sont retrouvés en TEFSTA par choix ou parce la Direction ne les jugeait pas dignes d'intégrer la TA et de préparer les Grandes Ecoles, je ne saurais le dire. Parmi eux, Jean Pierre SOULIÉ était un athlète hors pair, brillant et performant en matches interclasses quelle que soit la discipline pratiquée, Michel LAZARO était notre goal de hand-ball, il était très spectaculaire et efficace malgré une vue déficiente. Jean Claude NOUVION était le plus grand d'entre nous, il devait mesurer 1m90, on le voit sur la photo dépasser tout le monde d'une tête.

J'ai eu l'année dernière Michel LAZARO au téléphone, je me suis rendu compte qu'il ne se souvenait pas de moi.

Les profs présents sur la photo ont été les nôtres en TA.

Voilà quelques éléments que m'a inspiré la photo de la page 9. Journal N° 79

Christian **DOEHR**
Promotion 1956/1962
christian.doehr@wanadoo.fr
06 60 22 23 38

Amitiés à tous



1^{er} rang assis : VAQUEZ Philippe - Nourredine - BALLESTER Jean Michel - Prof. Mr. CHAVY - Prof. Mr. LAPORTE - RONDEPIERRE Jean Louis - * SOULIÉ Jean Pierre - DOMINGUEZ

2^{ème} rang : * NOUVION Jean Claude - Serge - DALLE Pierre - * SCHMIDT Gérard- PUGLIESE Francis - * LAZARO Michel - PALAUQUI Jean Pierre - VIRUEGA Joseph - IBANEZ Jean Marie - CAÏS Michel.

3^{ème} rang debout : NOVES Christian - DENGLER Jean - PECRIAUX Georges - ... X - CHATELAIN Jean Marie - FA-RAUD 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

- COURRIER -



ENPA Promotion 54-58 Les trois amis inséparables de cette promotion :

- 1958 Jean-Pierre **FEMENIA**, Alain **GIPOULOU** et Marcel **MARRAS**
- 2004 Jean-Pierre **FEMENIA**, Alain **GIPOULOU** et Marcel **MARRAS**
- 2009 Alain **GIPOULOU**, Marcel **MARRAS** et Jean-Pierre **FEMENIA**
- 2019 Jean-Pierre **FEMENIA**, Marcel **MARRAS** et Alain **GIPOULOU**

MINISTRE DE LA DÉFENSE NATIONALE
 RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
 N° 1142
BREVET MILITAIRE
 Valable pour la conduite des véhicules automobiles des Armées de Terre, de l'Air et de Mer appartenant à la catégorie « B »
 (Décret n° 54-724 du 10 juillet 1954, J. O. du 14 juillet 1954, arrêté du 21 juillet 1954, J. O. du 22 juillet 1954)
 Titulaire (1) MARRAS - Marcel
 Grade : Sergent, N° m^e au recrutement : 114220
 Né le 22-06-1939 à LE KOUIF (Bône)
 Domicile : SP 27.809, dép' : AFN
 Corps d'affectation : BA.142
 Corps instructeur : P.V.d.Examen n.5 5498
 Fait à SP 27.809/B, le 06-11-1961
 Le (2) Colonel J. GUERIN
 Président de la Commission d'examen.

(1) Nom, prénoms.
 (2) Grade et nom.

Secrétariat aux Forces Armées « Air »
 Délégation Technique Régionale de l'Aéronautique d'Alger
ECOLE NATIONALE PROFESSIONNELLE DE L'AIR D'ALGER - CAP MATIFOU
 NOM : MARRAS
 Prénoms : MARCEL
 Né le 22 Juin 1939 à LE KOUIF Dpt De Bône
 Nationalité : FRANCAISE
 Adresse des parents : LE KOUIF (dpt de Bône)

- COURRIER -

— —



Promotion 51- 55

—

**Atelier Cellulistes en
plein démontage
1954**

—

Cette photo fournie par Hubert **FAVRE**, à été introduite sur notre site de l'**ENPA**.

Je vous demande, si possible de bien vouloir la compléter en nous indiquant le nom des personnes présentes sur la photo.

—

Antoine **PALOMAR**

— — — —

Résultats du Jeu Concours grille n°38 du journal n° 79

— —

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

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

BERBACHI Abdelkader

BRUERE henry

BONET Alain

DEBONO Georges

GUIMONET Jacques

LABBÉ Alain

MASSIMINO Gérard

MOUGEOT Robert &
Ghislaine

MURINO Lucien

PONS Pierre

ROCH Jean-Pierre

RODENAS Michel

RUIZ Antoine

SERROR Jean Claude

SEGUI Bernard

SICARDON Jean Pierre

Liste arrêtée en Juin 2020

Le tirage au sort pour cette participation a désigné
GAGNANT : SERROR Jean Claude

Félicitations un trophée lui est offert par l'Amicale.

- JEUX - D'ÉTENTE -

Jeu Concours de « Mots Croisés »

Grille n°39

Proposé par :

Fernand Yves PARABIS

16, rue Honoré de Balzac

30000 NIMES

Tél. 04 66 26 06 32

E-mail : parabis.fervi@orange.fr

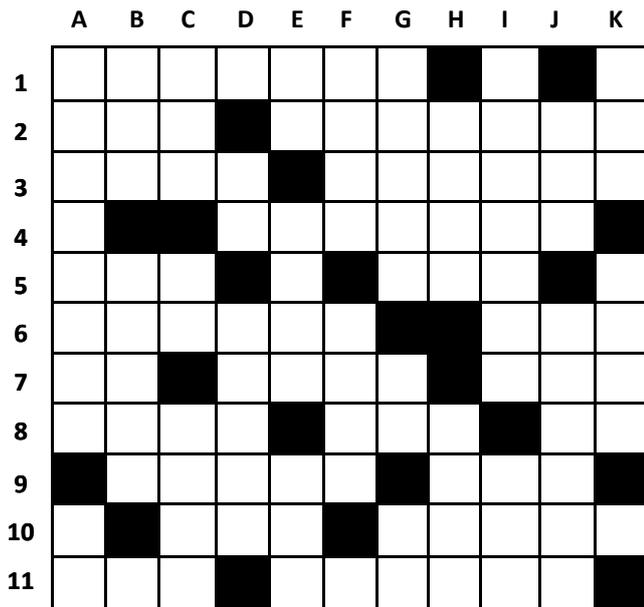
Nous proposons dans cette rubrique un concours de « mots croisés » accessible à tous les adhérents.

Pour y participer il vous faut envoyer à l'adresse ci-jointe une copie de la grille n° 39

complétée, par : courrier postal ou par e-mail



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



HORIZONTALEMENT :

- 1 - Ronde à la boutonnière, et ronde aussi à déguster.
- 2 - Organisation mondiale - Déesse aux gros seins.
- 3 - Etoffe pour moine - Document du Préfet.
- 4 - Aux Pays bas.
- 5 - Ne reconnaît pas sa faute - Pas malin.
- 6 - Greffais - Lentilles.
- 7 - Transports Nîmois - Jus de raisin - Un peu bête.
- 8 - Chère à BRASSENS - RAM - Pronom personnel.
- 9 - C'est la langue de Sardaigne - Ancienne monnaie.
- 10 - Réseau de lignes régionales - Arrête la pluie !
- 11 - Prénom - Elles peuvent être militaires ou physiques.

VERTICALEMENT :

- A - Quand ils sont ouverts, ils débitent - Pronom.
- B - Ces décisions sont prises à New York - Acquis en naissant.
- C - Adverbe de lieu - Fait la liaison - Poudre blanche.
- D - Adverbe de lieu - Adjectif gouteux (f, sing).
- E - A toi - Huile (suivie du chiffre 4) - Qualifie un poil serré, touffu.
- F - Transport urbain sur rails - Indubitable - vraie (Adj).
- G - Vivants, peuvent être victimes de la traite. - A toi - Titane.
- H - Je pense **DONC** je suis (latin) - Du verbe mouvoir.
- I - Manif parfois sanglantes - Abréviation écrite de compagnie.
- J - Allez (latin) - En s'usant, ont perdu leur E final.
- K Baie célèbre du Japon - Grande famille de seigneurs Italiens.

Bonnes recherches et merci pour votre participation très active.

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

- Notre Carnet -

--

- **SEGUI Bernard 49-52** décédé le 23 juin 2020.
- **MIGLIORINI Daniel 58-62** décédé le 10 octobre 2020
- **MOLL José Pion 49/50** décédé le 21 Novembre 2020
- **NOUVIAN Jean-Claude 56-60** décédé le 20 Janvier 2021

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**

--

- Avis de Recherche -

--

- Antoine **PALOMAR**, **CUOMO Guy** et les Anciens de la promotion **55-59** sont à la recherche de notre ami **TERRES Claude** ancien de l'**ENPA 55-59** et du **SIAR**.

* - Nous recherchons également des informations et des photos sur le passé de Jean **SANCHO** promotion **51-55** à l'attention de sa fille Karine. Son père étant décédé le 28 décembre 1997, à l'âge de 60 ans. Il avait certainement un brevet de Chaudronnerie et habitait à l'époque à Fort De l'Eau près de notre école de l'**ENPA**.

La moindre information le concernant nous intéresse.

Nota : * Avant impression de notre journal nous avons reçu un courrier de l'un de ses amis Michel **BOS-SAT** dont voici la teneur : Comme promis voici les souvenirs que j'ai réunis sur Gilles **SANCHO** .

Nous sommes rentrés à l'ENPA le 1^o octobre 1951 en classe de 4^o industrielle appelée plus communément section "Pratique" scolarité sur trois années à l'école de l'air soit jusqu'en 2^o industrielle .

Gilles habitait à Fort de l'Eau , le lundi matin pour rentrer à l'école nous faisons route ensemble très fiers de nos uniformes ; Gilles avait une façon particulière de porter son béret sur l'arrière de la tête donnant l'illusion d'une auréole (le béret faisait parti de l'uniforme le surveillant général "**Mandrillon**" y veillait particulièrement). Nous empruntions le bus de la ligne régulière (Alger - Ain Taya) ceux réservés à l'ENPA pratiquaient un prix forfaitaire supérieur et nous n'étions pas riches à l'époque ; c'était une contribution au casse-croûte que nous vendait Néné le concierge.

Nous étions un petit groupe de copains pendant les récréations Gilles d'un tempérament très calme en faisait parti .

En enseignement général les cours étaient communs à toutes les spécialités . En atelier nous avions des parcours différents ; Gilles était en chaudronnerie, j'étais aux machines-outils.

Il a eu à l'époque comme moniteurs MM . **LINARES, BOUCHET, LOUALI**. Je me souviens des noms de quelques-uns de ses camarades d'atelier : **AZIZ Jean-Pierre ; BENITA Jacques ; BOLAJUSON Henri ; BONILLO Roger ; TUDURI Alain ; CAÏZZO Norbert**peut-être que certains font parti de l'amicale de l'**ENPA** et pourront compléter mes souvenirs .

Fin juin 1954 à la fin de notre scolarité nos orientations ont bifurqué nous nous sommes quittés et jamais revus.

Nous recherchons également des photos le concernant avec ses amis.



Bagnoles-de-l'Orne (Orne).

M. Thierry Moll,
Mme Corine Percheron-Moll,
ses enfants,
M. Arnaud Percheron,
son petit-fils,

ont la douleur
de faire part du décès de

José MOLL
veuf de
Gisèle Lancar

survenu le 21 novembre 2020,
à l'âge de 91 ans,
à Domfront-en-Poiraie.

L'inhumation aura lieu
le mercredi 2 décembre,
à 10 heures, au cimetière
de Dardilly (Rhône).

A Playa De Aro en Espagne

- Mémento de la trésorerie -

Depuis notre dernière rencontre 2019 à Platja d'Aro, il a été décidé de garder notre **Cotisation 2020 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 :

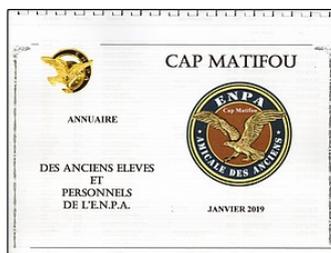
Nous vous recommandons de regrouper avec le paiement de la cotisation les accessoires disponibles ci-dessous **à votre disposition** :

■ **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 2019.

■ **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 €**

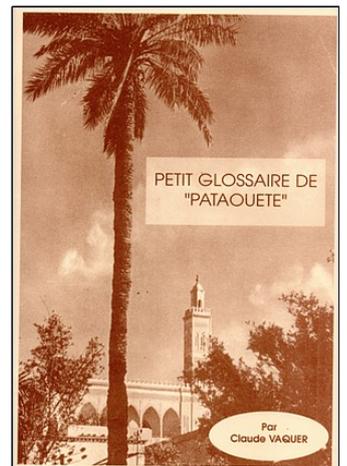
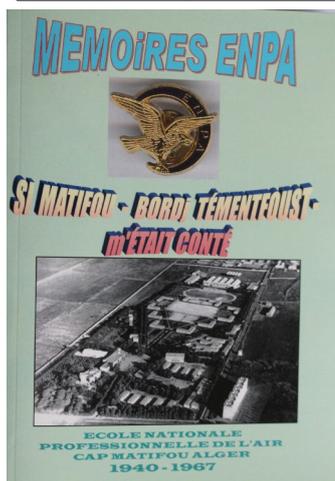
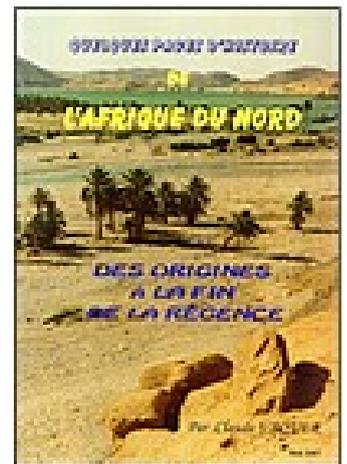
■ **Livre sur l'histoire et l'apologie de notre école sous forme de témoignages et souvenirs**

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

Prix 20 € + 4 € de port = 24 €

Attention : Une dernière série de

10 ouvrages relancée.





- 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**

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 aux Roys **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 Brusq **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**
Bureau : **Bureau-Enpa@enpa-capmatifou.com**
Site ENPA : **http://www.enpa-capmatifou.com**

Relations et Communications :

- Henri **BOBE** : Zac du Mas Vincent Route Nationale 113, **13580 LA FARE LES OLIVIERS**
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.