



CAP MATIFOU



JOURNAL DES ANCIENS ELEVES
ET DES PERSONNELS
DE L'ENPA

SEPTEMBRE 2021 N°81

- Sommaire du Journal n° 81 -

- LE MOT DU PRESIDENT	Antoine PALOMAR	P.03
Et demain http://www.enpa-capmatifou.com	Michel RODENAS	P.04
Tragique Accident d'un Ancien de l'ENPA	Ghislaine SANCIER	P.05
- NOS CRONIQUEURS ECRIVENT		
Le Piper HB-OSM de l'AMPA	Camille ANGLADA	P.09
Travail Partage : L'Exemple D'Airbus	René BOUDET	P.12
Le Morane Saulnier MS 500 "Criquet "	Lionel PENOT	P.16
LE MOT	Armand GALLARDO	P.18
- AUTRES CHRONIQUES		
Devenir Potier Après l'ENPA	Paul DUTEIL	P.20
J6 KARATOO 582 UL	Dune AZAM	P.22
Explorateur au Niger	Richard GRAILLE	P.25
Atterrissage en surcharge et vidange carburant	Laurent AKRICH	P.29
Monsieur ZAMMIT	Armand GALLARDO	P.32
Les Pauvres	Alain BONET	P.34
+ Avis De Recherche	Antoine PALOMAR	P.35
Voisinage	Antoine PALOMAR	P.36
Photos	Antoine PALOMAR	P.38
Souvenirs....Souvenirs	Jacques FYNNAERT	P.41
Une Pensée à Mon Frère	Jacques NOUVIAN	P.42
+ Résultats du Jeu Concours grille n°39 du journal n° 80		
- JEUX - DETENTE		
Mots croisés grille n° 40	Fernand PARABIS	P.43
- NOTRE CARNET		
Mes enfants, mes amis, mon amour	Antoine PALOMAR	P.44
	Françoise BICHELBERGER	P.45
- LA TRESORERIE		
Mémento de la trésorerie	Antoine PALOMAR	P.47
- L'EQUIPE DU BUREAU		
	Antoine PALOMAR	P.48

- Le Mot Du Président -

--

L'année 2021 semble s'achever avec l'éloignement des contraintes sanitaires de la Covid-19. Aurons nous en 2022 le privilège de nous retrouver de nouveau comme dans le passé ?

Le journal prévu en novembre 2021 est avancé cette année du fait de l'annulation de notre rencontre annuelle.

Dans le prochain journal de février 2022, je vous présenterai une rencontre prévue pour septembre avec l'espoir que la situation sanitaire nous le permette.



Je vous demande de prendre connaissance de nos interventions effectuées auprès du **CDHA**, en consultant la rubrique rédigée par notre Webmaster Michel **RODENAS** en page 4, suivant les travaux entrepris au cour de l'année écoulée.

Il est important de laisser une trace de notre vie et passage en Afrique du Nord et tout particulièrement en Algérie à nos enfants, famille et amis pour les jours à venir.

Notre opiniâtreté sur la recherche des contacts et relations de nos Anciens de l'école de l'ENPA de Cap Matifou porte souvent des résultats qui nous permettent de découvrir des situations ignorées de la plupart d'entre nous. Je vous conseille de consulter les rubriques 5 à 8 de notre journal.

A ce sujet je tenais à remercier chaleureusement, la famille **SANCIER** pour son aide apportée à notre Association.

Je vous demande d'être vigilant sur tous les événements dont vous avez pris connaissance au cours de votre passage à notre école afin d'actualiser notre journal et notre site Internet. Pour ce fait nous avons consacré dans notre journal une rubrique intitulée " avis de recherche ".

Mes chers amis que cette fin d'année vous apporte le bonheur et surtout la santé afin de pouvoir nous retrouver comme par le passé.

Le Président
Antoine **PALOMAR**

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'A. Palomar'. The signature is stylized and includes a small triangle symbol.

Et demain <http://www.enpa-capmatifou.com>

Par Michel RODENAS 59-63

Il est temps de penser à pérenniser nos souvenirs et nos documents des quatre-vingts années passées.

Pour faire simple, le contexte est le suivant :

Un site de 7GB (environ : 1 000 millions de caractères)

Soit 16 500 fichiers sur la plate-forme du fournisseur OVH

Dont : 13 000 photos et 800 documents texte

Ce site est le travail de mémoire de beaucoup d'entre nous que Pierre ARNAC 56-60 a mis en ligne en 2006.

C'est une mine pour l'histoire de notre école, de nos anciens et de l'Algérie que nous avons connue.

A ce jour les documents d'époque se font plus rares et bientôt notre site sera figé. Les problèmes de supports techniques et administratifs resteront.

C'est ainsi que nous avons engagé un dialogue avec le CDHA qui recueille tous les documents d'Afrique du Nord.

Lors du dernier entretien téléphonique, nous avons échangé nos contraintes et desiderata.

Au vu des contraintes de gestions internes (ressources, coûts, maîtrise techniques...) nous avons convenu d'une préférence pour une gestion externalisée qui permet de réduire les frais fixes, tout en assurant une pérennité et une sauvegarde du contenu de notre site.

Une évaluation des offres d'un fournisseur d'accès sera un premier pas pour satisfaire notre objectif commun qui est le devoir de mémoire.

Dans un premier temps en tant que gestionnaire du site, j'ai pris en charge l'étude d'un transfert du site sous la responsabilité du CDHA, en restant sur la plate-forme du fournisseur OVH.

La confirmation des choix techniques et les responsabilités de chacun restent à confirmer.

Le point le plus important me semble être les délais de réalisation car faute d'éléments moteurs de notre part nous ne pourrions plus assurer la pérennité de notre site à moyen terme.

Sur ce constat, il n'y plus qu'un choix à notre portée : confier nos documents à un organisme officiel de gestion de la mémoire.

C'est ce à quoi le bureau et notre président s'attachent à réaliser avec volonté.

Mr. Michel **RODENAS** 59-63

- Tragique Accident d'un Ancien de l'ENPA -
Seconde promotion 45-49

Tragique méprise dans la nuit
et la tempête à la Sénia
Une sentinelle
Abat
Un caporal
Qui effectuait une ronde
de contrôle.

Le Colonel, commandant la Base
aérienne 141 communique :

Dans la nuit du 5 au 6 février 1951, le caporal Malledant Serge, du Parc 11/141 a trouvé la mort en service commandé dans les circonstances suivantes :

Ce gradé effectuait, vers 23 h 30 en qualité de sous-chef de poste, une des rondes prescrites pour la nuit, en vue de contrôler l'exécution du service de garde.

Parvenu dans le secteur surveillé par le soldat " M " originaire de Tlemcen, engagé volontaire de 5 ans, il voulu se faire reconnaître, malheureusement, trompée par l'obscurité profonde, assourdie par les rafales de vent soufflant avec violence à ce moment, la sentinelle n'identifia pas le caporal et crut discerner chez ce dernier des intentions agressives. Estimant se trouver dans le cas de légitime défense, elle fit usage de son arme atteignant le caporal Malledant à l'abdomen.

Malgré les soins immédiatement prodigués par le médecin militaire résidant sur la base, la victime devait expirer peu après son arrivée à l'hôpital Baudens, où il avait été transporté de toute urgence.

Une enquête a été ouverte en vue de fixer les responsabilités et de déterminer les circonstances exactes d'un accident qui prive l'armée de l'Air d'un gradé particulièrement estimé, et plonge dans l'affiliation une honorable famille de Zemmora, devant laquelle s'inclinent respectueusement le Commandant et le personnel militaire et civil de la Base aérienne de la Sénia.



MALLEDANT Serge - major Promotion 45-49

45-49 - La seconde promotion - le 27 Février 1947



1er Rang de g. d : OLLER - COSSO - GONZALES - JACQUARINOT.
2ème Rang de g. d : DAUMAS - GERAULT - MALLEDANT - GUICHARD - ARESKI (Surveillant Général) - AKILINE - VIDAL AHMIS - RABAULT - BAYOL.
3ème Rang de g. d : PFEIL - PERNOUD - BORG - BORELLI - SELLEM - MOUCHON - COELHO DA SILVA - BAILLY - BEDOUT - GIRAUDIER.
4ème Rang de g. d : MOUCHERON - KONICHER - GARROT - DE-JEAN - MEYLAN - MICHEL - REVEL - PEREZ - FILION - FARRUGIA.

Informations et documents obtenues par Mme Gislaine et Marc SANCIER membres de sa famille.

Document adressé aux Parents de Serge **MALLEDANT** de la part de l'Association Des Anciens
Élèves De L'E.N.P.A suite à l'accident survenu à leur fils.

ASSOCIATION DES ANCIENS ÉLÈVES
DE L' E. N. P. A.

Siège Social :
A. I. A. N° 1 Maison-Blanche

Sièges Régionaux :
A. I. A. N° 2 Blida
A. I. A. N° 3 Casablanca

à M. BLANCHE le 5 Février 1953

Monsieur **MALLEDANT**
ZEMMORA (Oran)

Monsieur,

Accédant au désir de tous les Anciens Elèves de
l'Ecole Nationale Professionnelle de l'Air, le bureau de
notre Association a décidé de baptiser le 7 Février 1953
la promotion 1948-52 du nom de **MALLEDANT Serge**, afin de
perpétuer son souvenir dans la grande famille aéronautique.

En espérant n'avoir pas enfreint les règles de
la bienséance.

Veillez agréer, Monsieur, l'expression de nos
sentiments distingués.

Le Président,



ELOGE FUNEBRE PRONONCÉ PAR LE COMMANDANT PERRIEN
Commandant le parc 2/141 aux obsèques
Du caporal MALLEDANT Serge. Le 8 Février 1951 à MONTGOLFIER

- : - : - : - : -

J'ai la pénible mission d'apporter ici un pieux et suprême hommage à la mémoire du Caporal MALLEDANT Serge de la Base Aérienne de La Sénia, mort en service commandé le 6 Février 1951.

Le 5 Février, le Caporal MALLEDANT fut désigné comme sous-chef de poste de garde.

Dans la nuit du 5 au 6 il devait, selon les consignes normales, assurer une ronde de surveillance des sentinelles.

Vers 23 h,30 en soldat discipliné et courageux, il quitte le poste de garde pour accomplir sa mission malgré les conditions atmosphériques très défavorables.

C'est au cours de cette mission qu'il fut victime d'un accident mortel.

Probablement trompé par la nuit et le mauvais temps, des circonstances malheureuses que l'enquête en cours établira, voulurent que le Caporal MALLEDANT fût blessé mortellement par la sentinelle.

L'affreuse nouvelle fut aussitôt communiquée à M. Le Colonel GAUTHRIN, Commandant la Base Aérienne La Sénia, ici présent et moi-même chef direct de Caporal MALLEDANT.

Je ne m'étendrai pas sur la peine que je ressentis car vous le savez madame, Monsieur MALLEDANT, votre fils était aussi presque mon enfant.

Lorsqu'il arriva à mon unité, le 25 Avril 1950, je le questionnai particulièrement étant donné sa spécialité technique.

Il me confit alors qu'il avait fait ses études préliminaires au Collège "Ardaillon" d'Oran et ensuite à l'École Professionnelle de l'Air de Cap Matifou de 1945 à 1949.

Après ses études et son brillant classement à la sortie de l'École il fut affecté à l'A.I.A n°2 de Blida en qualité de dessinateur.

Je reconnus en lui, au cours des derniers mois qui suivirent, un amour profond de son métier et de servir.

Je lui conseillai de suivre le peloton de caporal. Il fut classé parmi les premiers. Il devait également sur mon conseil suivre le deuxième peloton, car je tenais qu'il soit nommé sergent avant de quitter l'Armée de l'Air.

Sa disparition a jeté la consternation sur la Base Aérienne.

Beaucoup d'officiers, de sous-officiers l'ont approché dans le service et en dehors du service.

En effet, son talent fut mis très souvent à l'épreuve pour l'organisation de réunions familiales sur la Base Aérienne.

Il y travailla de tout son cœur dans le seul but d'être agréable à tous, faisant ainsi preuve d'un sens social développé.

Madame, Monsieur MALLEDANT ainsi que toute la famille, nous prenons part à l'immense douleur qui vous accable.

La mémoire de votre fils sera conservée pieusement sur la Base Aérienne de La Sénia. Le cortège imposant qui l'accompagne à sa dernière demeure vous prouve qu'il était aimé de tous.

Puisse cette marque d'affection atténuer votre grand chagrin.

Au nom du Colonel, Commandant la Base Aérienne de La Sénia, des officiers, des sous-officiers, du Personnel civil, je vous offre leurs condoléances attristées et respectueuses.

Caporal MALLEDANT, nous vous disons ADIEU.

Le Commandant PERRIEN
Commandant Le Parc 2/141 La Sénia



**POSE D'UNE PLAQUE COMMÉMORANT LE SOUVENIR DE L'ANCIEN
ÉLÈVE, CAPORAL MALLEDANT Serge, DÉCÉDÉ EN SERVICE
COMMANDÉ LE 5 FÉVRIER 1951 À LA BASE AÉRIENNE DE LA SÉNIA**

Alocution de M. l'Ingénieur en Chef MARTIN

L'École de MATIFOU bénéficiât du privilège des collectivités jeunes, celles qui n'ont encore que des vivants, celles auxquelles la mort n'a pas eu le temps de ravir personne.

Ce privilège éphémère n'est plus depuis la nuit du 5 au 6 Février 1950, nuit où votre camarade l'ancien élève de l'E.N.P.A. le Caporal MALLEDANT Serge est tombé mortellement blessé en service commandé.

Lorsque l'Association des Anciens élèves de l'E.N.P.A. m'a fait connaître son intention de rendre hommage à la mémoire de MALLEDANT je m'y suis, avec la Direction de l'E.N.P.A. associé bien volontiers. Mon intention en me joignant à vous était surtout de tirer pour la jeune promotion, la notion de valeur et d'exemple qui se dégage de la vie trop courte de notre infortuné camarade.

Il fut d'abord bon fils, un fils affectueux, travailleur, respectueux, doué de ces solides qualités de la Normandie dont il était originaire confère à ses enfants.

Admis à MATIFOU en 1945 dans un rang excellent, il devait ensuite accéder aux premières places et se classer major en 1949 avec la mention " Excellent élève à tous points de vue ". Son dossier n'est qu'une suite d'appréciations élogieuses qui témoignent tout au long de rares qualités d'intelligence, d'application et de travail. MALLEDANT était par surcroît doué de l'extrême sensibilité d'un artiste, peintre de talent, il prodiguait sa bonne volonté dans l'embellissement et la décoration de l'école.

Il quitte ensuite MATIFOU pour accomplir son service militaire à la Base Aérienne de LA SÉNIA. Son chef le Commandant PERRIEN me disait de lui voici quelques jours qu'il fût un soldat remarquable, caporal à l'issue d'un peloton où il se classait dans les premiers, il allait être promu Sergent à la faveur d'un second peloton que sa destinée ne lui permit pas d'accomplir. L'amour profond de son métier, le désir de servir son dévouement à toutes les causes militaires et sociales caractérisent son activité à la Base de LA SÉNIA. Sur sa tombe, le 6 Février à MONTGOLFIER où il repose, le Colonel GAUTHERIN et le Commandant PERRIEN disaient de lui : nous le considérons comme notre propre enfant tant il a su se faire aimer de nous.

MALLEDANT dont le souvenir est à jamais gravé sur cette plaque, MALLEDANT qui fut un bon fils, un bon élève et un bon soldat, vous êtes donc un exemple pour les jeunes promotions de l'E.E.P.A. et c'est en vous qu'ils doivent rechercher le désir de bien faire et celui de bien servir.

A ses parents, à sa famille, à ses camarades, je donne l'assurance de la grande part que je prends à leur douleur et à vous mon cher MALLEDANT, j'affirme que votre souvenir demeurera impérissable à MATIFOU. A vous également Monsieur MALLEDANT, j'assure également que le souvenir de votre enfant demeurera plus profondément gravé dans votre cœur que dans le marbre.

- Le Piper HB-OSM de l'AMPA -

— —

Par Camille ANGLADA 52 56

Suite de la rubrique du Journal n°80



Les deux longerons étaient abimés par l'eau aux niveaux des emplantures sur le fuselage.

Nous avons donc ôté les parties abimées jusqu'au bois sain, refait et collé les parties manquantes.

On voit les presses de collage sur la photo 1 envoyée.

Le tout enduit de vernis avion. C'est un travail long qui doit être soigné, c'est ce qui fixe les ailes au fuselage !

Nous avons donc ôté les parties abimées jusqu'au bois sain, refait et collé les parties manquantes.



Voir les

extrémités en mauvais état





Les deux longerons en collage



Début de l'entoilage avant du fuselage

Au niveau de l'entoilage, le tissu est mis de part et d'autre des tubes, sur la partie habitacle. Certaines commandes passent entre les deux toiles ! Il ne faut rien oublier, sinon il faut refaire ! On voit à droite la partie encore nue. À gauche il y a la commande du trim et du robinet d'essence. On devine par transparence le câble sans fin du trim entre les deux toilages.

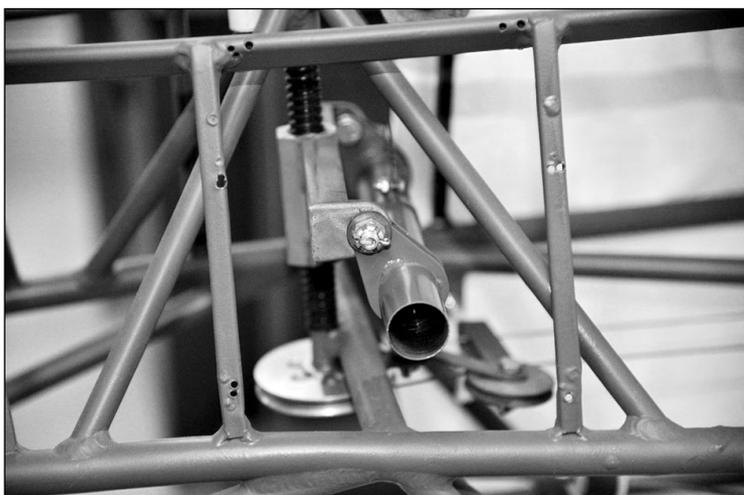


Marquage USA

On distingue sur la partie centrale la fenêtre, baissée, qui n'existait pas sur cet avion. J'ai adapté les glissières et fait la fenêtre qui coulisse de haut en bas. Elle passe dans l'espace entre les deux toilages !

On a adopté le marquage de l'US Air Force et sa couleur.

C'est le trim. La manivelle commande une poulie à gorge en « V » sur laquelle passe un fin câble d'acier sans fin (comme une courroie) qui va jusqu'à la queue et actionne une même poulie horizontale qui entraîne une vis à grand pas qui monte ou descend le bord d'attaque du plan fixe horizontal. Il n'y a pas de volet, c'est tout le



Manivelle du trim

plan fixe qui pivote depuis l'avant. Il y a environ sept tours de manivelle chaque côté depuis le point neutre. Un tendeur réglable le maintient sous tension.

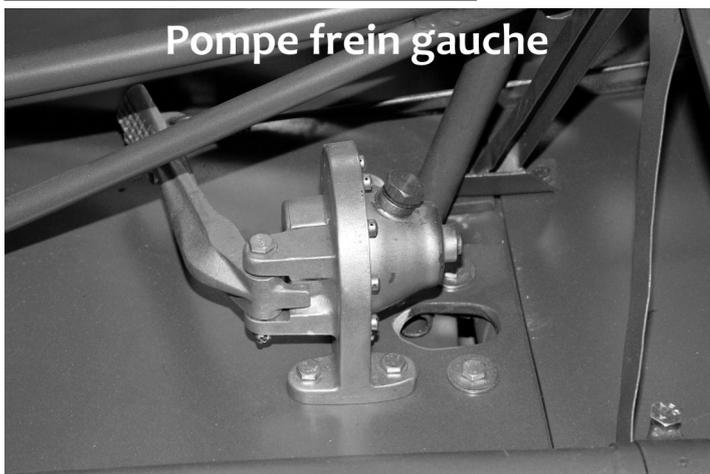
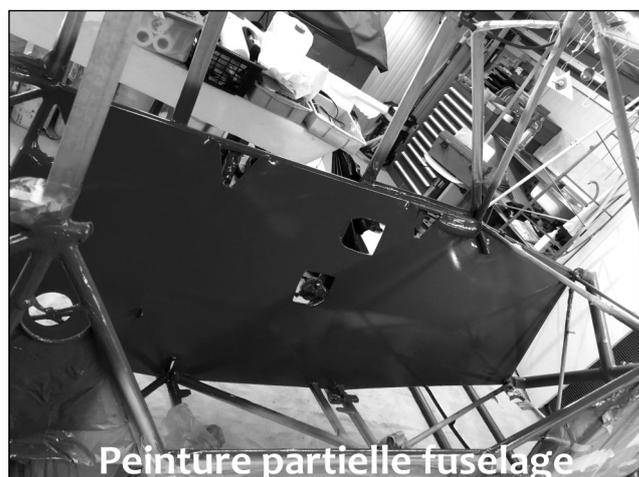
Une fine corde à piano renvoie la position de

« trimage » à un petit index rouge. Tout ce dispositif est remis à neuf.

Voilà l'arrière, dans le tube s'enfilent les deux demi-plans fixes horizontaux de bord d'attaque. On devine le tendeur.

Au fur et à mesure que les commandes en sandwich sont installées, on peint ce qui est encore visible avant de poursuivre le montage.

Pour peindre les ailes et le fuselage nous avons acheté une cabine gonflable en Chine, munie de filtres extracteurs et une ventilation puissante, mais une combinaison et un bon masque sont nécessaires à l'intérieur.



Il y a une pompe de frein montée sur le plancher sous le siège avant pour chaque roue, fixée sur les tubes inférieurs du fuselage, elles sont actionnées par le pilote arrière par la pédale et de l'avant par une tringle couplée à la pédale. Une fois l'entoilage du fond fait, leurs fixations ne sont plus accessibles ! L'accès aux tuyaux n'est pas aisé ! Le bouchon de remplissage est bien situé, mais sous le siège !

On me voit travaillant à cette fenêtre.

L'entoilage intérieur est fait, mais pas peint !

ANGLADA Camille 52-56



- TRAVAIL PARTAGE : L'EXEMPLE D'AIRBUS -

--

Par René **BOUDET** (1957-1963)

L'environnement où l'on évolue se charge de nous faire prendre conscience d' un certain nombre de vérités premières de la vie en communauté :

toute personne a des qualités à nous de les découvrir .

les gens ne s'investissent que dans leur aventure, d'où gérer une communauté c'est d'abord la respecter (aïe !) et faire en sorte que chacun soit responsabilisé, se trouve utile et ait sa part d' aventure (si certains gouvernants pouvaient en prendre conscience ! Mais où ont ils vécu ? Pas à l'E.N.P.A. (le P est peut être de trop) .

Si on s'intéresse à l'histoire de l'AERONAUTIQUE assez récente on constate que :

Le CONCORDE imaginé et construit pendant les 30 glorieuses, à l'époque où le prix du pétrole n'était pas le souci déterminant, était une magnifique réussite technique, MACH 2 était sa vitesse de croisière mais les 4 moteurs OLYMPUS étaient un gouffre à carburant comme tous les moteurs à simple flux en y adjoignant la post-combustion pour passer la bosse du Cx ou « mur du son ».

L'ANGLETERRE et la FRANCE y étaient impliquées un cuisant échec commercial ! Mais cette politique de grandeur était voulue par le pouvoir en place.



Les leçons étaient tirées on apprend de ses échecs et les projets qui ont suivi étaient avec un partenariat plus étendu et la rivalité incessante entre BOEING et le constructeur européen qui au bilan est un aiguillon à aller toujours de l'avant.

PRÉSENTATION DE L'ENTREPRISE AIRBUS

LE GROUPE

Dans les années 1960, les gouvernements français et allemand décident de concevoir et commercialiser un avion long-courrier permettant de concurrencer le géant américain Boeing. En 1967, le projet est nommé A300, cet appareil devant transporter 300 passagers. Airbus est officiellement créé en 1970 par la naissance d'un consortium européen entre la société française Aérospatiale et la société allemande Deutsche Airbus.

Quatre ans plus tard, le GIE (Groupement d'Intérêt Economique) est rejoint par les Espagnols de C.A.S.A (Construcciones Aeronauticas S.A), suivi par les Anglais de B.A.E. Systems (British Aerospace Systems) en 1979.

Le siège social est alors transféré de Paris vers Toulouse, berceau européen de l'aéronautique.

En 2000, EADS voit le jour et permet de créer un groupe avec des activités diversifiées telles que la construction d'avions civils et militaires, la fabrication d'hélicoptère, la participation aux lanceurs spatiaux et de satellites. Ce groupe permet ainsi de concurrencer Boeing sur l'ensemble de ces activités.

En 2001, le groupe a franchi une étape importante dans sa construction en devenant une société unique de droit français (Société à Actions Simplifiées) et en réorganisant les sites de production autour de filiales nationales : Airbus España, Airbus France, Airbus Deutschland et Airbus UK. La coordination entre les sites ainsi que les fonctions centrales telles que le marketing, les services commerciaux et après-vente sont assurés par l'entité Airbus S.A.S dont le siège social (Central Entity) est basé à Blagnac. Cette société est financée par deux actionnaires principaux : EADS (European Aeronautic Defence and Space) à hauteur de 80% et BAE Systems (British Aerospace) qui détenait le reste des parts du groupe. L'actionnaire anglais a vendu ses parts début septembre 2006, faisant ainsi d'EADS le seul actionnaire du constructeur aéronautique européen.

Le 2 janvier 2014, une réorganisation eu lieu pour EADS et ses filiales. En effet, le nouveau groupe est désormais constitué de trois divisions : Airbus (aviation commerciale civile), Airbus Defense and Space (Airbus Military et Cassidian pour la défense, Astrium pour le spatial), et Airbus Helicopters (anciennement Eurocopter).

En 2017, Airbus group devient Airbus, fusionnant avec la branche d'aviation commerciale, et toutes les divisions ont pris le nom Airbus. L'objectif est de simplifier la gouvernance du groupe, d'intégrer et de regrouper les fonctions transverses.

Ces trois entités évoluent chacune dans des domaines différents :

Airbus Commercial Aircraft se charge du développement et de la fabrication des aéronefs civils (A220, A320, A330, A350, A380* et Beluga XL)

Airbus Helicopters, anciennement nommé Eurocopter, est le leader mondial dans le domaine des hélicoptères civils et militaire.

Airbus Defense and space évolue dans les systèmes d'armes (radars, missiles ...) , l'aéronautique militaire (Avion de chasse, de transport tels que l'A400M ou l'A330 MRTT, ...) , le spatial (conception et fabrication de satellites, lanceurs) et les services de l'information (communications, sécurité ...).

Les avions civils sont assemblés sur cinq sites présents tout autour du globe. Les principaux sont Toulouse (A320, A330 et A350) et Hambourg (A319, A320 et A321). Il en existe trois autres :

Mirabel (Canada) assemble l'Airbus A220

Mobile (Etats-unis) pour l'A220 et l'A320

Tianjin (Chine) pour l'A320 et l'A330

En 2020, Airbus disposait d'une force de travail de 135 000 employés dans le monde.

L'aéronautique a été fortement impactée par la crise de la COVID-19. En raison des restrictions de déplacement imposées par une majorité de gouvernements, les compagnies aériennes ont été dans l'obligation de stocker leurs avions en l'absence de passagers à transporter.

En l'absence d'activité commerciale, Airbus a été contraint de diminuer fortement les cadences de fabrication et de stocker un grand nombre d'aéronefs sur plusieurs aéroports européens, limitant de fait le nombre d'avions vendus.

LA PRODUCTION EUROPÉENNE

La division d'aviation civile d'Airbus est présente dans quatre pays européen. Répartis en seize sites différents, chacun a un rôle défini dans l'organisation industrielle, de la conception à la fabrication d'éléments.

Le découpage européen diffère sensiblement d'un programme à un autre et tend progressivement à être harmonisé par l'intermédiaire des « centres d'excellence » (découpage selon les compétences nationales).

Ainsi Airbus UK réalise les ailes, Airbus Spain, l'empennage, Airbus Germany se voit confier la partie arrière du fuselage, le câblage et une partie de l'aménagement cabine. Pour finir, Airbus France, se voit confier le tronçon central, la pointe avant et les mats (usine de St Eloi). Ainsi, chaque centre d'excellence, conçoit et fabrique un composant et le livre ensuite aux sites d'assemblage.

Chaque site effectue également des travaux de recherches, pour être à la pointe des avancées technologiques, répondre aux besoins des clients. Ci dessous le partage des tâches pour l'A350.

Grâce à ses recherches, Airbus s'évertue à rester à la pointe de la technologie aéronautique.

Afin de lancer de nombreux programmes, lui permettant ainsi d'élargir son offre comme par exemple l'A350 (avec 53 % en masse structurale de composite carbone)ou l'A320NEO (nouveau moteur double flux consommant moins de carburant, le rapport flux d'air froid divisé par flux d'air chaud étant passé au-delà de 10 au lieu de 6 d'où un gain de 15 % de carburant).

Les chaînes d'assemblage finale (appelé FAL, Final Assembly Line) sont regroupées sur deux sites : Celui d'Hambourg s'occupe de l'assemblage de la famille « Single Aisle » (simple couloir), constitué de l'A319, A320 et A321. Le site de Toulouse reçoit la chaîne de l'A320, de l'A330 et de l'A350.

L'acheminement des éléments se fait principalement par les airs, à l'aide de la flotte de Beluga. Elle est exploitée par ATI, Airbus Transport International, compagnie filiale d'Airbus.

Airbus commercialise une gamme complète d'avions civils court- et long-courriers d'une capacité de 100 à 500 sièges, allant du moyen-courrier avec la famille A320 au long courrier avec la famille A330 et A350.

L'A380, avion quadrimoteur à double pont, à vue sa production s'arrête faute de nouveau client.

Le dernier appareil produit rentrera en service en 2021 pour le compte d'Emirates. Il aura été fabriqué à 254 exemplaires.

CHAINE D'ASSEMBLAGE : D'UN POINT DE VUE INDUSTRIEL

Les chaînes d'assemblages de Toulouse produisent trois modèles différents. Avant l'adaptation COVID, une cinquantaine d'avions sortaient chaque mois des ateliers.

L'assemblage de chaque famille est réalisé de manière séquentielle sur une FAL dédiée ; en enchainant les postes de fabrication. Bien que la logique d'assemblage puisse légèrement différer suivant les avions, on peut prendre l'exemple des principaux postes structuraux de l'A330 :

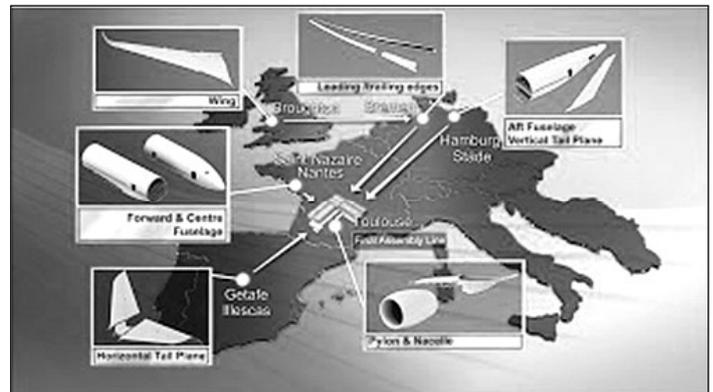
Poste 40 Assemblage de la voilure sur la section centrale

Poste 35 Assemblage du tronçon avant et arrière à l'ensemble tronçon central / voilure. Le train d'atterrissage, le plan horizontal et le plan vertical seront également intégrés à ce stade

Poste 30 Les systèmes mécaniques et les connexions électriques seront terminés sur ce poste. L'ensemble des essais systèmes y seront réalisés.

A la suite de ces postes, l'avion poursuit son parcours sur d'autres postes, et recevra son aménagement cabine, sera peint aux couleurs de la compagnie cliente, recevra ses moteurs et effectuera les différents essais au sol et en vol nécessaires à sa livraison.

Pour assurer le bon déroulement de la séquence d'assemblage, une organisation a été définie, dans lesquels plusieurs services sont responsables d'activités et interagissent avec d'autres services.



BELUGA XL

HISTORIQUE

GUPPY et SUPER GUPPY

Dans les années 70, les entreprises composant Airbus s'entendent sur la fabrication d'un seul et même modèle : l'Airbus A300. Partout en Europe, chaque membre du consortium fabrique et assemble les sous-ensembles le constituant.

Ces éléments étant trop gros pour être transportés par rails, un transport routier est alors mis en place pour acheminer tous ces éléments jusqu'à Toulouse où se situe la chaîne d'assemblage final. Cependant le processus est très lent, Airbus fut contraint de chercher un autre moyen ; le choix du vecteur aérien afin de les acheminer sur le site d'assemblage final à Toulouse est choisi.

Peu d'avions en avaient la capacité. Le choix s'est porté sur le super guppy, le successeur du « pregnant guppy » fabriqué par Aero Spacelines.

L'histoire de cet appareil est liée à la conquête spatiale américaine. Dans les années 1960, un grand nombre de Boeing 377 Stratocruisers sont devenus obsolètes de par leur technologie dépassée, le moteur à pistons étant remplacé par des moteurs à réaction. La NASA a un moyen de transporter de grand composant et des étages entiers de la fusée Saturne V dans le cadre du projet Apollo.

Les ailes, moteurs, le cockpit, la pointe avant et les stabiliseurs restèrent identiques ; un large fuselage de 6m de diamètre fut ajouté. Le Pregnant guppy effectua son premier vol en 1962.

Il permettait de gagner 3 semaines par rapport au transport par barge préalablement utilisé pour un coût de \$16.00 (équivalent à \$82.5 aujourd'hui) par kilomètre. Cela correspond à un coût d'environ 50.000\$ par heure de vol.

Pour les avions suivants, la base fut le Boeing C-97J ; les moteurs à pistons ont été remplacés par des turbopropulseurs, les ailes et fuselage furent renforcés et le cockpit fut pressurisé pour les vols à haute altitude. Ce modèle B377SG fut baptisé « Super Guppy ».

Le fuselage fut allongé de 5.49 mètres en arrière et 2.44 mètres en avant, atteignant 43 mètres de long. Le chargement s'effectuait en déconnectant les commandes de vol par câbles, les câbles électriques et hydrauliques. Deux charnières présentes sur le côté gauche de l'appareil permettaient de faire pivoter l'avant de l'appareil. Pour gagner en stabilité aérodynamique, la dérive a été allongée de 2.69 mètres et la profondeur de 1, 22 mètre.

Le premier vol du super guppy a eu lieu le 31 août 1965.

Un mois plus tard, durant des essais en vol visant à déterminer la vitesse maximale de l'aéronef, l'équipage a entendu une énorme détonation : la structure de la pointe avant n'a pas résisté aux contraintes aérodynamiques. Après avoir effectué des opérations de renfort structural et terminé sans autres incidents la campagne d'essais en vol, il entra en service en 1966.



René **BOUDET** 57-63

La suite du récit dans le prochain journal N°82

- *Le Morane Saulnier MS 500 Criquet* - (*Fieseler Fi 156 Storch*)

— —

Par Lionel PENOT 55-59

Voici un appareil que beaucoup d'entre vous ont connu en particulier en AFN lors de leur service militaire. Souvent surnommé "Mouchard" car il surveillait tous les évènements se produisant dans le bled ou dans les agglomérations.

A l'origine conçu par la firme Allemande FIESELER le Fi 156 "Storch" (cigogne en Allemand), était un avion militaire de reconnaissance et de liaison possédant des caractéristiques ADAC (avion à décollage et atterrissage court).

Sorti de la planche de dessin en 1935, il fit son premier vol en 1936 et mis en service en 1937. (La LUFWAFFE en possèdera 2900) monoplan à ailes hautes contreventées doté d'une structure en tubes d'acier côté fuselage, en bois pour les ailes et le plan fixe. L'aérodynamique avait été soignée car les ailes possédaient des volets sur tout le bord de fuite et le bord d'attaque des volets hypersustentateurs réglables sur toute sa longueur (Système Handley Page). Ainsi équipé il pouvait décoller en 65 m et atterrir en environ 20 m, performances extraordinaires à l'époque.

Le train d'atterrissage, très particulier, se composait de 2 jambes articulées munies d'amortisseurs à grand débattement absorbant les impacts dus aux dénivellations du terrain.

La cabine très vitrée permettait une grande visibilité dans tous les azimuts, l'idéal pour l'observation et la reconnaissance. Certains "Storch" emmenaient une mitrailleuse de 7,92 mm MG 15 en général installée à l'arrière. La motorisation était assurée par un ARGUS AS 10 C3 de 240 ch. (8 cylindres en V inversés refroidis par air).

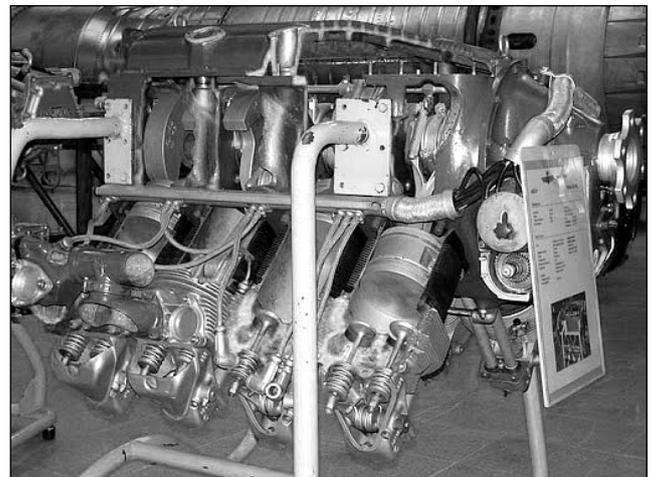
Le "Storch" participa à toutes les campagnes par les forces de l'Axe en Europe et en Afrique du Nord. L'opération la plus connue fut l'évasion de MUSSOLINI interné dans un hôtel de montagne en Italie. (opération EICHE). Menée de main de maître par le SS OTTO SKORZENY, elle réussit in-extremis vu le terrain très accidenté.

Durant l'occupation Maurane Saulnier, sous le contrôle de FIESELER, a construit des "Storch" dans son usine de PUTEAUX (925 jusqu'en 1965). A la libération la chaîne de montage fut maintenue. Le "Storch" devint le MS 500 "Criquet" et équipa l'Aviation d'Observation d'Artillerie qui était encore sous la coupe de l'Armée de l'Air. On le vit sur tous les théâtres d'opérations en particulier en Indochine.

Le manque de pièces détachées pour les moteurs Argus obligea le constructeur à envisager de nouvelles motorisations.



MS 500 Criquet



ARGUS AS 10 C3 de 240 ch.

Le MS 501 avec un RENAULT 6Q de 233 Ch
(1prototype).

Le MS 502 avec un SALMSON 9Abb de 280 Ch
en étoile.

Le MS 505 avec un JACOBS R755 en étoile de
305 Ch en particulier pour l'aéronavale.

Le MS 506 avec un LYCOMING de 235 Ch.



MS 502 avec moteur étoilé

Le Criquet très polyvalent participait à toutes
sortes de missions : Observation, reconnaissance,
photo, protection de convois, guidage de chasse, liaisons, transport de matériel léger et surtout EVASAN
dans des endroits peu accessibles (1 blessé assis, 2 couchés). 250 Criquets furent utilisés par l'Armée
Française.

L'Armée de Terre l'abandonna en 1956.

Après la guerre beaucoup de MS 500 servirent au remor-
quage de planeurs dans Les Centres Vélivoles.

Actuellement on en trouve dans des musées ou comme
appareils de collection.

CARACTERISTIQUES :

Envergure : 14,25 m. **Longueur** : 9,90 m **Hauteur** : 3,05 m

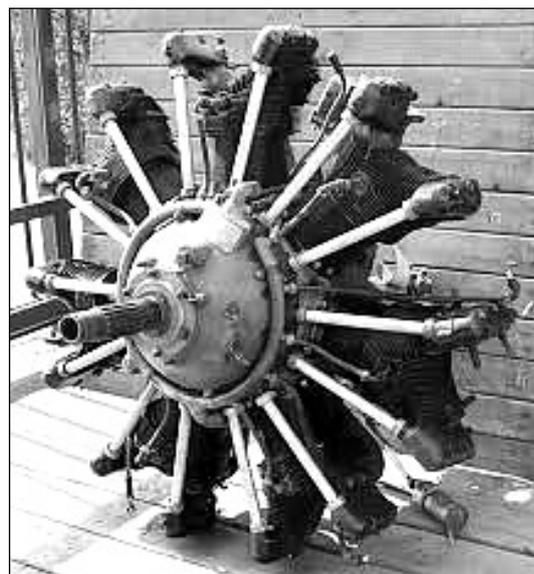
Vitesse maxi : 175Km/h. **Vitesse** de croisière :130 Km/h

Vitesse de décrochage : 46 Km/h

Poids à vide : 930 Kg **En Charge** : 1.325 Kg

Autonomie : 325 Km **Plafond** : 4.600 m

Capacité d'emport : 1 Pilote - 2 passagers



Moteur R755 étoilé pour MS 505



MS506 L

Lionel PENOT 55-59

- LE MOT -

— —

Par Armand GALLARDO 54-58

C'est lors de la bataille de WATERLOO, en 1815, que le général CAMBRONNE entre dans l'histoire. Son armée est en pleine déroute et le général anglais COLVILLE lui dit : « rendez-vous ! ».

CAMBRONNE lui répond : « la garde meurt mais ne se rend pas ». Plus tard dans son roman « les misérables », Victor HUGO relatant cette bataille fait dire à CAMBRONNE (bien qu'il ne l'aurait jamais prononcé), le mot « MERDE », en réponse au général britannique qui le sommait de se rendre. C'est ainsi que ce **MOT** très grossier entre dans la légende.

Cette évocation d'un épisode de notre histoire n'a pour but que de vous montrer les autres utilisations du **MOT** dans la langue française. Celle-ci est très belle mais combien difficile à apprendre, à parler ou à écrire. Par conséquent je vous demande, à l'avenir, d'être indulgents envers les chroniqueurs de notre journal lorsque vous constaterez, à sa lecture, des barbarismes, des approximations, des non-concordances de temps, des fautes d'accord, etc....qui ont échappé à la correction de notre comité de lecture.

Le mot de CAMBRONNE est resté célèbre. Je suis persuadé que le mien, dont je développe les spécificités ci-dessous, restera au chaud, seulement dans notre journal.

A l'école on nous apprend l'alphabet et une fois qu'on le possède on nous dit : « maintenant que vous connaissez les lettres, en les assemblant d'une certaine manière vous allez pouvoir écrire les mots. » D'où l'anecdote suivante, surprenante qui m'est advenue.

Il y a quelques années de cela, dans le cadre de l'amicale, Antoine PALOMAR notre président, me téléphone et me dit : « je suis passé chez toi à l'improviste et comme tu étais absent j'ai glissé un **MOT** dans ta boîte à lettres. Prends-en connaissance et rappelle moi ».

J'ai lu son **MOT**. Il y était écrit : « Rendez-vous chez moi samedi comme convenu. Antoine.»

Il y avait plusieurs mots dans son **MOT**. Je les comptais alors. Il y en avait huit. Étonnant, non ?

Cette constatation provoqua, chez moi, une réaction bizarre.... Interrogation, perplexité, angoisse, non sens, comment démêler cette affaire ? Qui me permettra de la solutionner ? J'en parlai à Fernand PARABIS . Il me répondit qu'il était spécialiste, seulement, de mots croisés et que par conséquent il ne m'était d'aucun secours.

Après réflexion et quelque hésitation, je décidai d'en référer à Monsieur TRAINAR, notre professeur de français à l'ENPA, qui habitait près de chez moi.

Il devrait sans coup férir m'éclairer sur le sujet.

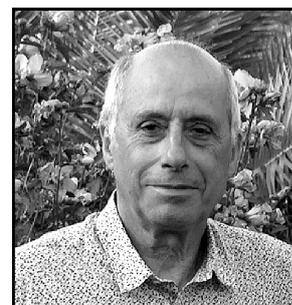
J'étais persuadé, vu ses compétences, qu'il soulagerait mes doutes et rendrait mon désarroi moins stressant.

Lorsque je le rencontrai et après les salutations d'usage, je lui soumis mon problème. Il m'expliqua sur le ton enjoué et la voix douceuse qu'on lui connaît : « quand quelqu'un vous écrit un **MOT**, il faut sous-entendre qu'il y a plusieurs mots dans ce **MOT** ???

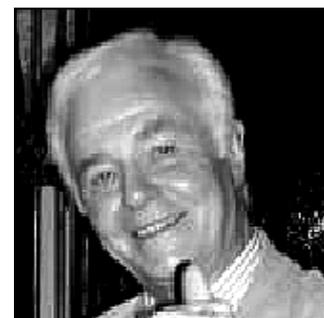
Interloqué par cette déclaration péremptoire qui ne me parût pas évidente, et pour tout dire, peu claire, je répliquai en bafouillant : « alors combien de mots, au maximum, peut-il y avoir dans un **MOT**,



Armand GALLARDO



Antoine PALOMAR



Fernand PARABIS

deux cents trois cents... plus ? »

Mr. **TRAINAR** : « Non, lorsqu'il y a un grand nombre de mots, dans un **MOT** , ce **MOT** devient une **LETTRE** ou, dans le langage populaire, une **BAFOUILLE** et lorsque celle-ci est officielle ce peut être une **MISSIVE** ou un **COURRIER** ??? »

Tilt !!! J'appréhendais un court-circuit imminent ou une grave collision dans mes neurones.

J'avais du mal à analyser son affirmation. Je n'imprimais pas très bien et j'avoue qu'à ce moment là, je préférais les maths, même si, pour moi, elles ont toujours été du chinois. Néanmoins, tout à ma confusion et appliquant son postulat, j'avançai, prudemment : « par exemple, l'autre jour, dans le journal, j'ai découpé un **MOT** et il y avait pleins de mots dans ce **MOT**, c'était peut-être... une lettre ou...une bafouille... ou...?»

Voyant mon embarras, il spécifia: « Non mon petit, quand un journaliste écrit quelque chose dans un journal, son texte est un **ARTICLE** ».

- **Mais...mais...** dans vos cours vous nous enseigniez que l'article (exemples : le, la, les) était un **MOT** comme... sujet, verbe ou nom. N'est-ce pas ? »

Modérément exaspéré (ça ne lui arrivait pas souvent) par mon air dubitatif ou empoté, mon inculture, mon incompréhension ou tout à la fois, il se renfonça d'avantage dans son duffle-coat beige à gros boutons de bois et me précisa, ce qui était pour lui une évidence : « Un journaliste qui a du verbe peut écrire un article de trois mille mots sur un sujet sans que ce soit un **MOT** , une **LETTRE**, une **missive** etc...

- Excusez-moi, Monsieur, mot, lettre, article, je m'y perds et je sens que je deviens maboul. Comment sortir de cet imbroglio ? Je vais récapituler succinctement vos remarques, commentaires et considérations dans un **MOT** que je consignerai dans mon agenda, pour ne pas oublier et y réfléchir à tête reposée ».

Pour m'achever il déclara alors : « vous n'y êtes pas, vous vous fourvoyez encore. Ce n'est pas un **MOT** que vous allez écrire dans votre agenda, c'est une **NOTE**. »

- ...**Une note** !!! Je vous en prie, Monsieur, par pitié, n'y mêlez pas la musique maintenant !

Et voilà comment on peut être entraîné dans une discussion sans fin pour un mot sans importance ou pour un mot plus haut que l'autre, qui peut avoir plusieurs sens, engendrer, bien des désagréments et blesser quelquefois, surtout, comme dit l'autre, « lorsqu'on prend un dictionnaire dans la gueule »



Pierre TRAINAR et Armand GALLARDO

Armand GALLARDO 54-58

*PS : Inspiré d'un sketch de Sylvain LAROCQUE,

- Devenir Potier Après l'ENPA ? -

--

Par Paul DUTEIL 60-64

Demandé par quel cheminement j'en étais arrivé à exercer ce métier et surtout, qu'est-ce que je devais à mon séjour à l'**ENPA** cap Matifou, dans cette prestigieuse école qui préparait plutôt aux Métiers de Techniciens Aéronautiques. A première vue, le rapport n'est pas évident et pourtant !..

Je me suis remémoré ces après-midi fastidieux consacrés au cours d'ajustage pendant lesquels nous limons sans relâche des pièces métalliques, à la recherche de la meilleure planéité et de l'équerrage parfait, sous le contrôle exigeant et sans concession de Mr. Palmer et Pied à coulisse.

Sans parler des heures passées à marteler une tôle d'aluminium pendant les cours de chaudronnerie à la recherche du gobelet le mieux galbé (Tiens ! je faisais déjà des gobelets !..). Même si la matière première n'était pas la même, je cherchais déjà le galbe parfait d'un élément de vaisselle. Au-delà de cette coïncidence, je crois plutôt que pendant ces années à **Cap Matifou** je me forgeais déjà une vision des choses et du monde exigeante, précise et harmonieuse.

Dans mon métier je poursuis toujours cette quête avec plus ou moins de bonheur mais je persiste !... Vous en jugerez par vous-mêmes, soyez indulgents je ne suis Potier après tout que depuis quelques années seulement. Mais j'ai toujours en moi cette petite flamme que j'avais adolescent lorsque je rendais mon dessin industriel à Monsieur **CRISIAS**.



Les mains à la pâte



Contrôle du passage au four

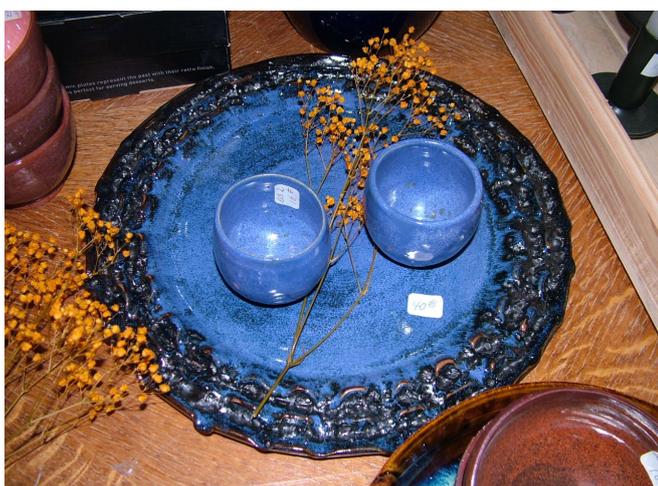




Céramistes à la main



Echantillonnage de céramiques



Paul DUTEIL 60-64

- J6 KARATOO 582 UL -

--

Par **Dune AZAM**, petite fille de Jacques **AZAM**, promotion 50-54

Le premier vol de cet avion eut lieu en 1993, mais son histoire commence bien avant cela, dans l'enfance de Jacques **AZAM**, mon grand-père, affectueusement appelé **Pija** par sa famille depuis la naissance de ses deux petites filles.

Pija est né à Fez, au Maroc, le 4 février 1934. Ses parents virent la naissance de l'Aéropostale entre Casablanca où ils vivaient alors et Toulouse. L'enfance de mon grand-père fut modelée, comme beaucoup d'autres enfants à l'époque, par la présence de bases militaires proches de Fez, une école de parachutisme et de transmission aérienne et une école de chasse à Meknès, dont les avions survolaient le quartier où il habitait avec sa famille.

Il grandit avec la radio et le magazine hebdomadaire Victory relatant les efforts de guerre fournis par ce qui était alors le Maroc Français.

C'est avec amusement que j'ai appris que lorsque les enfants du quartier jouaient au foot et devaient se diviser en deux équipes, l'une était immanquablement l'Aviation et l'autre la Marine.

Mais mon grand-père avait alors une autre passion que celle de regarder les avions voler et représenter l'Aviation lors de compétitions de football.

Mon grand-père aimait déjà construire.

Son frère Pierre m'apprit ainsi qu'ils improvisaient ensemble des maquettes d'avions à partir de bois de Peuplier récupéré sur des boîtes d'emballage, de revêtements constitués de papier copie du bureau de leur père. Pour lancer les hélices ils utilisaient des élastiques empruntés au même bureau.

Ils ne suivaient aucun plan et après de nombreuses approximations et modifications leurs maquettes volaient, à leur plus grand bonheur.

Plus tard, ces expériences avec le bois lui seront précieuses lors notamment du montage des ailes de son ULM, entièrement constituées de bois de spruce, de pin d'Oregon et de contreplaqué de bouleau.

Ses expériences d'enfance avec la colle furent moins utiles. En effet, avant de se lancer dans la réalisation du **J6 KARATOO**, mon grand-père avait commencé un autre avion en matériaux composites.

Projet qui fut rapidement abandonné suite à une très violente réaction allergique aux résines utilisées durant le processus de fabrication. Le **KARATOO** n'utilisait ni le même procédé ni les mêmes matériaux pour recouvrir la structure de l'avion. Le revêtement du fuselage et des ailes était au lieu de ça composé de toile Dacron Ceconite 102.

Mais le domaine de prédilection de **Pija** était tout de même le métal, une matière qu'il manipulait dans le cadre de son travail en tant que chaudronnier formeur, mais aussi par plaisir dans son garage qui lui servait d'atelier.

Pija passa le concours d'entrée à l'**ENPA** à Alger, une école professionnelle qui était alors la seule en Afrique du Nord à former des techniciens en aéronautique, tout en garantissant que le service militaire de ses élèves aurait lieu dans l'Armée de l'Air.



Ce fut une chance, car en 1954 débute la guerre d'Algérie et le service militaire passe alors de

dix-huit mois à vingt-huit mois, avec des risques plus hauts que jamais. Bien qu'il ne put échapper à toutes les conséquences et dangers de cette guerre, il fut plus épargné que d'autres car ses compétences lui permirent de travailler à l'entretien des avions militaires et non sur le terrain.

Lorsqu'il eut quitté l'école il continua à travailler dans le domaine de la soudure et de l'aviation au sein de la SNIAS, qui lorsque la France perdit la guerre, se chargea du rapatriement de ses employés et de leurs biens à bord de conteneurs. Il resta dans ce domaine même après que la SNIAS devint l'Aérospatiale en 1970, avant de partir et d'être engagé en tant que commercial itinérant en 1974 pour Castolin dans le domaine de la soudure, puis plus tard dans les ateliers de l'entreprise.

Il y rencontra Paul, dont il compléta la formation et devint très proche. Paul put m'en apprendre plus sur la construction du **J6 KARATOO**.



Le fuselage du cockpit jusqu'à la queue de l'ULM était en tubes d'acier d'aviation soudés par soudure TIG. Chaque tube se devait d'être étanche afin d'éviter la corrosion interne. Lorsqu'ils soupçonnaient l'existence d'une fuite ils mettaient tout le reste en pause afin de la trouver et de la ressouder.

C'est lors d'une telle occasion que mon grand-père manqua de mettre le feu à son avion. Il avait voulu ressouder une fuite et accidentellement fait brûler la bâche le recouvrant.

Ce fut Paul qui souda les réservoirs d'essence en aluminium, car ce travail était minutieux et mon grand-père trouvait qu'il n'avait plus des yeux assez bons pour un tel travail. Paul avait entre vingt-cinq et trente ans et sans doute des yeux en meilleur état.

Paul fut également son premier passager après qu'il ait obtenu la certification pour son ULM.

Pija avait obtenu son diplôme de pilote en 1989. Sa situation financière avec son épouse Georgette s'était stabilisée quelque temps après leur arrivée en France, et en 1989 leurs enfants avaient grandi et étaient mariés et **Pija** n'était plus très loin de la retraite.

Il avait donc enfin les moyens et le temps de revenir vers l'aviation, qu'il avait délaissé avec son recrutement à Castolin, d'abord par l'aéromodélisme. Georgette, ma grand-mère, lui offrit ensuite des leçons pour que **Pija** passe de "regarder les avions voler" à "voler lui même".

Peut-être que l'achat d'un avion lui serait revenu trop cher, peut-être ne se serait-il pas satisfait d'un avion de club, ou peut-être que l'idée de fabriquer son propre ULM était trop irrésistible, quoi qu'il en fût, il acheta le plan du **J6 KARATOO** et se lança dans ce projet de longue haleine.

Il n'était pas à la retraite et ne le serait pas avant 1994 et devait donc se contenter de travailler pendant ses week-end.

L'avion fut terminé mi 1992. Le premier tour moteur avait eut lieu en mars, dans le jardin, juste devant le garage. Le moteur était un moteur **ROTAX de type 582 UL** d'une puissance maximale de 65cv à 6500 t/min et 6800 t/min au maximum.

Le premier roulage eut lieu le 14 juillet et le 21 l'avion décollait pour la première fois.

À son bord se trouvait mon grand-père et Philippe FAIVRE, qui avait été son instructeur de vol en 1989.

Philippe avait été auparavant pilote d'aviation de patrouille maritime (avions basés à terre à long rayon d'action, maximum de 15 heures de vol), plus tard il devint chef pilote de l'EPNER (école du personnel navigant d'essai et de réception) et enfin instructeur bénévole à l'aéro-club Rossi-Levallois.

Au moment où Jacques commençait son avion Philippe était encore pilote d'essais au CEV (centre d'essai en vol) d'Istres. Il avait piloté de nombreux avions civils et militaires et ce fut lui qui fit la certification du J6 KARATOO pour **Pija**.

Philippe m'expliqua que lorsqu'il avait eu à faire tous les tests et mesures nécessaires pour d'autres appareils, ces avions avaient tous des outils de mesures très modernes et précis à leur bord et il ne lui restait plus qu'à lire leurs données pour ensuite remplir le manuel de vol.

Dans le cas du KARATOO il n'avait accès qu'aux instruments les plus basiques ; un anémomètre, un altimètre, un indicateur de dérapage, un compas magnétique, un compte-tours, un indicateur de température de culasse et une radio. Pour tout le reste Philippe dut se fier à un livre des années trente afin de retrouver les méthodes de l'époque pour mesurer certaines vitesses et distances en utilisant des marquages au sol et en effectuant de nombreux allers et retours pour écarter l'influence du vent de ses calculs de vitesse.

Il y eut vingt-cinq essais en vol durant l'année 1992.

Le 24 Janvier 1993 Jacques **AZAM** pouvait enfin faire la demande pour une autorisation de vol en France auprès du district aéronautique de Marseille. Je naissais quelques semaines plus tard, sa première petite fille.

Mon premier vol eut lieu pour moi alors que j'avais trois ans. Bien que je ne m'en souvienne pas, j'ai pu lire sur le carnet de vol que ce dernier a eu lieu avec ma mère. Mon grand-père nous a fait survoler la Crau. Mon premier vol seule avec lui me fit à nouveau survoler la Crau, j'avais cinq ans. Quelques mois plus tard il emmena sa deuxième petite fille pour le même trajet.

Ces souvenirs sont pour moi très marquants : mon grand-père, que j'admirais déjà beaucoup, me paraissait tellement à son aise, tellement confiant lorsqu'il sortait son avion du hangar. Et le casque sur mes oreilles était tellement grand pour ma tête à l'époque que j'avais la sensation de flotter dedans. Je ne me souviens pas avoir eu peur en vol, je pense qu'il y avait trop de choses à regarder pour avoir le temps d'avoir peur.

Aujourd'hui les seuls avions que je prends encore sont les pour les occasionnels voyages, mais le décollage reste mon moment préféré, ce moment magique où l'on se sent écrasé sur le fond de son siège et l'instant où l'on sent les roues quitter le sol... Je me rappelle que dans le **KARATOO** cette sensation était très brève, il était tellement léger que le décollage était extrêmement rapide.

Il était incroyable de voir des paysages familiers défiler sous ses pieds avec cette nouvelle perspective du dessus.

Pija fit de nombreux vols au dessus de la Crau, de la Durance, d'Eyguières et Tarascon, plusieurs au dessus des Baux et de Carpentras. Il alla dans le Var et en Ariège avec ma grand-mère ainsi que dans le Luberon.

Je pense aujourd'hui encore que cet avion était sa fierté et son entretien son plus grand plaisir.

Le **J6 KARATOO** fut vendu en 2009 suite à un atterrissage un peu violent. **Pija** comprit alors que sa vue s'était trop dégradée et ne lui permettait plus de continuer à voler sans risquer de détruire son avion.

J'espère que cet ULM apporte à son nouveau propriétaire autant de souvenirs et d'expériences formidables, autant de liberté.



Dune AZAM, petite fille de Jacques AZAM, promotion 50-54

- Explorateur au Niger -

--

Par Richard **GRAILLE** 49-58

Suite de la rubrique du Journal n°80



Le piège du désert

Nos épreuves ne sont pas terminées : le commandant de gendarmerie qui détient nos passeports pour qu'il puisse les contrôler exige que nous prenions un guide local pour traverser le **Djourab**, désert que nous devons emprunter pour le retour. Prenant acte de notre refus puisque nous avons notre propre guide, il met nos passeports dans le tiroir de son bureau. Au bout de quelques heures, nous sommes obligés d'accepter sa généreuse offre.

Nous sommes tout près de la frontière avec le Niger et je vais y faire une découverte extraordinaire. Au pied d'une dune j'ai trouvé une poterie très ancienne. Elle avait une contenance d'environ un litre et le fond était cassé ce qui justifiait son abandon. Elle avait sur le côté une fente autours de laquelle étaient percés des trous de chaque côté. Visiblement ces trous avaient servi à l'aide d'un cordon de cuir ayant disparu à assurer l'étanchéité de la poterie. J'ai trouvé émouvante cette réparation de fortune alors qu'à notre époque nous l'aurions jetée sans scrupule.

A environ 100 kilomètres de **Ziguey**, au beau milieu des dunes du **Djourab**, la pompe à eau



Char Libyen abandonné



Paysage majestueux



Récupération du bois pour le feu



Découverte d'une poterie ancienne

de la première voiture rend l'âme. N'ayant pas la pièce de rechange nous devons abandonner la voiture, décharger tout ce qui est superflu et surtout caser tout le monde dans les deux autres véhicules. Le confort s'en ressentira mais nous ne sommes pas en danger.

Pour la première fois je relève les coordonnées au GPS car nous sommes totalement hors pistes et comme il y a des traces dans tous les sens il sera délicat de retrouver la voiture si un vent de sable se lève effaçant nos propres traces. Il y a également peu de chances que qui que ce soit trouve la voiture car il y a très peu de passages dans le coin.

Le lendemain nous rentrons à **N'Djaména** sans autre incident. Tout le monde est ravi de ce voyage même s'il n'a pas toujours été facile. Chacun aura son lot de souvenirs à raconter.

Pour ma part il faut que j'organise la récupération de la voiture abandonnée dans les dunes de **Djourab**.

Je vais en profiter pour monter une autre expédition qui me tiens particulièrement à cœur : un retour au Niger.

- RETOUR AU NIGER -

--

Nous sommes en Mars 1995. Au Niger, la situation semble se normaliser après l'annonce de la fin de la rébellion touareg. Je suis très heureux au Tchad où j'ai pu découvrir et parcourir en trois ans, une partie du Tibesti. Mais mon pays c'est le Niger, c'est là que j'ai mes attaches profondes.

Tout d'abord avec le pays où j'ai vécu plus de 15 ans et surtout avec les gens auxquels je suis attaché dont certains font maintenant partie de ma famille s'ils n'en constituent pas tout simplement la totalité.

J'ai donc décidé d'aller sur place me rendre compte de la situation pour voir si un retour est possible.

Je profiterais de ce voyage pour aller dans l'**Air** assister au tournage d'un film sur les touareg réalisé par deux amis : Jacques **DUBUISSON** et sa compagne Annick **DENOYELLE**.

Quelques amis font partie des acteurs mais surtout mon fidèle Mohamed **IXA** et sa fille Halimata occupent deux des principaux rôles.

Une semaine après le retour mouvementé du voyage au

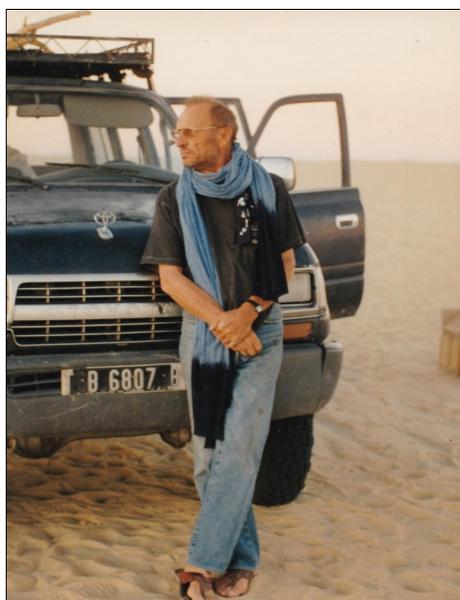
Tibesti, je repars rechercher la voiture abandonnée dans les dunes de **Djourab** et continuerais vers le Niger en passant par le nord du lac Tchad.



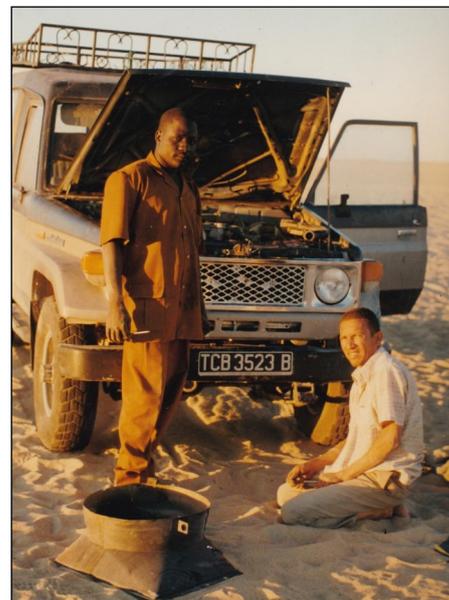
Ginette Monod et Bernard Dejonghe



Char Libyen abandonné



Richard GRAILLE



Ramdan et Aghali

Aghali, notre mécanicien, conduira la voiture réparée pour la ramener à son propriétaire à **N'Djaména**. Pour le périple au Niger j'emène **Ramdan**, un mécanicien tchadien et un couple d'amis, Tinette **MONOD** et son compagnon Bernard **DEJONGHE** éminent céramiste qui étaient des nôtres au cours de la dernière expédition au Tibesti pour qui ce sera aussi une découverte.

Ne souhaitant pas leur faire prendre de nouveaux risques, j'abandonne Tinette et Bernard au puits de **Zigüey** avec de quoi tenir plusieurs jours.

Avec les coordonnées GPS prises à l'aller, nous localisons rapidement la voiture. Sans cela nous aurions mis plusieurs jours à la retrouver car, comme il était prévisible, un vent de sable avait effacé toutes traces. La réparation n'ayant pas pris plus d'une heure, Aghali retourne seul directement à **N'Djaména**. **Ramdan** et moi retrouvons nos amis à **Zigüey** après seulement 24 heures. Pendant notre absence, ils n'ont pas eu le temps de s'ennuyer.

Pris littéralement en charge par des éleveurs du coin, ils ont été choyés, nourris, logés par eux. Ils leur ont même fait faire une ballade à chameau.

Notre piste vers le Niger passe par **Nokou** dernier village tchadien avant le Niger. L'accueil y sera conforme à ceux qui nous ont été réservés précédemment dans le pays. Si un jour le tourisme venait à se développer ici, il y aurait fort à faire pour inculquer un tant soit peu aux autorités des notions d'accueil plus agréables.

La police ou la gendarmerie, on ne fait pas la différence, nous fait décharger entièrement la voiture. Pendant tout le temps que dure la fouille, un petit bonhomme en civil observe avec attention la scène sans rien dire. Au moment où nous nous apprêtons à repartir après avoir rechargé la voiture le nabot se présente : il s'agit du commissaire politique qui veut soit asseoir son autorité soit gagner un bakchich.

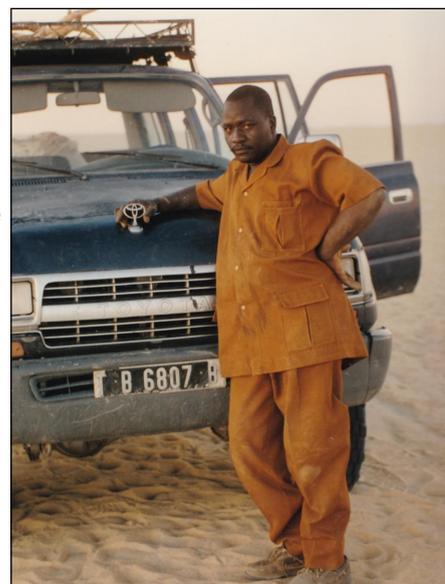
Pour ce dernier c'est râpé pour lui, par contre nous devons à nouveau décharger la voiture pour une nouvelle fouille qui s'avère aussi infructueuse que la première. Mais comme il nous dit dans un français parfait : "deux précautions valent mieux qu'une". Il est certain qu'un billet de 5.000 francs CFA nous aurait évité ce désagrément,

mais je n'ai pas souhaité faire le geste . Cela nous a tout de même coûté 3 bonnes heures. Mais c'est l'Afrique.

Nous repartons enfin car il ne faut pas rouler de nuit pour ne pas signaler notre présence car les coupeurs de route sont nombreux dans la région et il est certain que notre voiture serait un butin très rentable.



Traces sur les dunes du Djourab



Ramdan le mécanicien



Réparation en plein désert

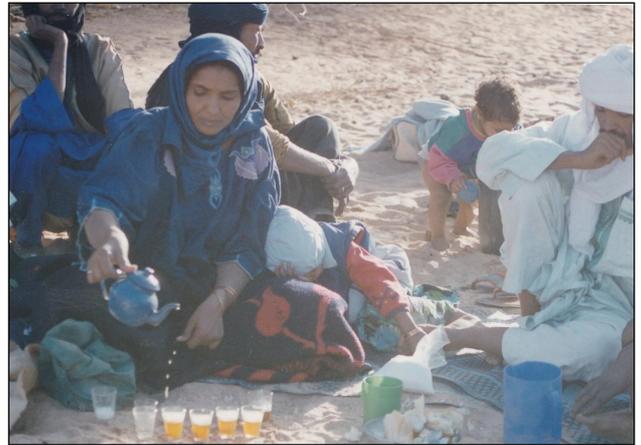
Après une nuit calme mais en restant sur nos gardes nous passons la frontière sans qu'elle soit matérialisée par quoi que ce soit.



Arrivée à N'Guigmi, poste frontière nigérien qui se trouvait il y a seulement quelques années au bord du lac Tchad, lac qui d'année en année se rétrécit comme une peau de chagrin. Les policiers sont accueillants et leurs tenues diffèrent de celles de leurs homologues tchadiens qui étaient disparates et en piteux état. On ne peut pas faire la guerre pendant quarante -ans et avoir assez d'argent pour équiper décemment ses militaires.

Les formalités se réduisent à vérifier que nos visas sont en règle ce qui est le cas.

Dans le couloir du poste de police se trouve une magnifique moto tout terrain visiblement en bon état. D'après le commissaire elle a été abandonnée par un concurrent malheureux d'un récent Paris Dakar. J'essayerais de signaler sa présence à la direction de la course car son propriétaire doit s'imaginer qu'elle a complètement disparu.



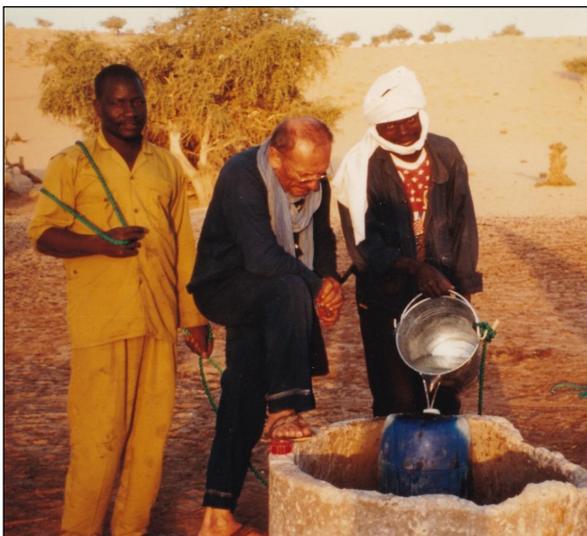
C'est l'heure du thé, repos convivial dans le désert



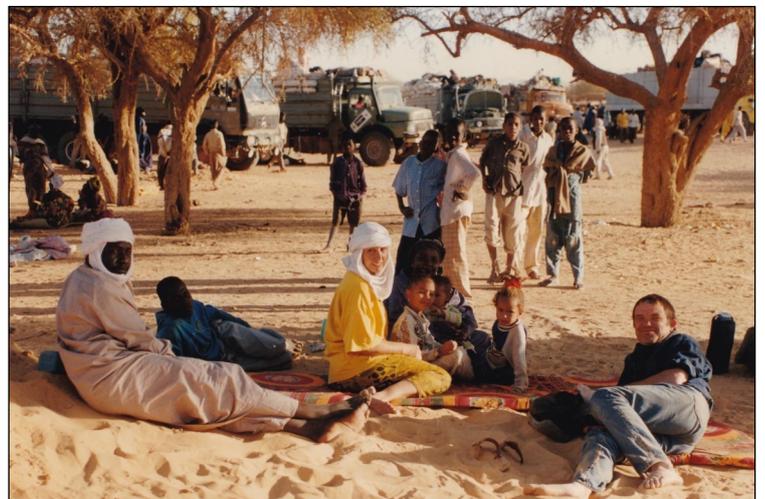
Transport en commun



Deux inconnus et Mohamed Akoteye



Ravitaillement en eau avant de continuer



Repos convivial avec les autochtones

Richard **GRAILLE** 49-58

- Atterrissage en surcharge et vidange carburant -

— —

Laurent AKRICH Officier Pilote de Ligne & instructeur B777

Nous allons voir dans cet article la problématique d'un retour avion lourd.

1) - Les masses caractéristiques :

Indépendamment d'autres limitations dues à l'environnement (altitude terrain, température, longueur de piste, présence éventuelle d'obstacles, etc...), chaque avion possède différentes masses limitatives de structure caractéristiques, parmi lesquelles :

- Maximum taxi weight
- Maximum Take Off Weight: MTOW
- Maximum Landing Weight: MLW
- Maximum Zero Fuel Weight: MZFW
- Minimum Take Off Weight
- Minimum in flight Weight

Pour cet article, intéressons-nous plus particulièrement aux deuxièmes et troisièmes.

Plus la MTOW est élevée, plus elle va permettre un emport (charge offerte + carburant) important.

La MLW répond à des critères de performances (pente en remise de gaz par exemple) et également de résistance de la structure de l'aéronef (cf. article précédent sur le Super Etendard Modernisé) tels que résistance des trains d'atterrissage, efforts à l'emplanture, échauffement des freins, etc... Plus elle est élevée, plus elle permettra d'effectuer la mission dans des conditions satisfaisantes (par exemple atterrissage à la MZFW avec des réserves de carburant raisonnables : réserve finale + réserve de dégivrage + attente à destination).

En fonction du type d'avion et du type de missions pour lesquelles il est conçu, l'écart entre ces deux masses peut être très important, en fonction du carburant consommé entre le décollage et l'atterrissage.

2) - Quelques ordres de grandeur :

Voici quelques valeurs relatives à des avions sur lesquels j'ai été qualifié :

Cessna 310 N (bimoteur à pistons) :

- MTOW : 2358 kg
(limitation CEV)
- MLW: 2358 kg
(limitation CEV)
- Delta : 0 kg

On peut donc toujours se reposer après décollage, ce qui est utile pour un avion école et d'entraînement.



- SN 601 Corvette
(biréacteur d'affaires 10-12 places) :

- MTOW : 7000 kg
- MLW : 6000 kg
- Delta : 1000 kg



- CRJ100 ER
(biréacteur de transport régional 50 places) :

- MTOW : 22995 kg
(limitation Air Littoral)
- MLW : 21319 kg
- Delta : 1676 kg



- Airbus A320 ceo
(classic engine operation
biréacteur moyen-courrier
180 places) :

- MTOW : 77 tonnes
- MLW : 64,5 tonnes
- Delta : 12,5 tonnes



- Boeing 777- 300ER
(biréacteur long-courrier 296-472
places) :

- MTOW : 344,548 tonnes
- MLW : 251,290 tonnes
- Delta : 93,258 tonnes

(> MTOW d'un Airbus A321)

On voit donc que plus la taille et le rayon d'action de l'avion augmente, plus la différence entre ces deux masses augmente.

Dans le cas où l'atterrissage intervient alors que le carburant consommé n'atteint pas encore la valeur permettant de respecter la MLW (c'est-à-dire si la mission ne va pas à son terme), on voit apparaître notre problématique.



3) - La réglementation :

Les règlements de certification (CS 25 pour ce qui concerne les avions de ligne) précisent plusieurs points :

- La vitesse verticale maximale lors d'un atterrissage à une masse < MLW doit être < 600 ft/mn
- La vitesse verticale maximale lors d'un atterrissage à une masse < MTOW doit être < 360 ft/mn
- Des dispositifs de vidange rapide doivent dans certains cas équiper l'avion.

Par exemple :

- Sur Airbus A320, ce dispositif n'existe pas,
- Sur Airbus A330, ce dispositif est proposé en option.
- Sur Boeing 777-300ER ce dispositif équipe impérativement l'avion.

Nous prendrons dans la suite systématiquement comme exemple le B777-300ER.

4) - Le retour après décollage :

Dans le cas d'un décollage à une masse > MLW, deux options s'offriront alors aux pilotes en cas de retour rapide :

- **Le retour immédiat sans vidange en surcharge,**

- **La vidange préalable au retour pour respecter une masse < MLW**

Les deux scénarii seront envisagés systématiquement lors du briefing avant décollage en fonction de l'ensemble des conditions du jour en prenant soigneusement chaque élément en compte en évaluant du mieux possibles les risques de chacune des options.

Voici quelques exemples de critères :

- Le type de panne :

Prenons le cas simple de la panne moteur. Sur ce type d'avion bimoteurs certifié ETOPS (Extended Range with Twin Engine Operations) 180 minutes, la réglementation demande également un terrain de dégagement au décollage à moins de 120 minutes. On pourrait donc en conclure que le retour suite à une panne moteur n'est finalement pas si urgent. Néanmoins, l'arrêt d'un moteur sur un bimoteur reste une situation d'urgence et il est difficile de connaître avec certitude la raison de l'arrêt moteur. Par exemple, une pollution du carburant ayant entraîné l'arrêt d'un moteur pourrait entraîner l'arrêt du second peu de temps après. De même, un décollage dans un nuage d'oiseaux conduisant à l'arrêt d'un premier réacteur pourrait avoir provoqué des dégâts inconnus sur le second moteur.

En reprenant un terme de l'aéronavale, on pourrait parler « d'urgence différée ».

Pour ce cas de panne, le retour après vidange est a priori la meilleure solution.

Les cas les pires étant le feu moteur non maîtrisé (= tous les extincteurs sont percutés et le feu est toujours présent) ou des fumées en cabine. En effet, dans ce dernier cas, le circuit d'oxygène passager fournit de l'oxygène dilué, qui est parfaitement adapté comme oxygène de subsistance (suite à une dépressurisation) mais est par contre impropre à la protection respiratoire des occupants.

En reprenant un terme de l'aéronavale, on pourrait parler « d'urgence immédiate ».

Pour ces deux pannes, le retour en surcharge est a priori la meilleure solution.

- Monsieur ZAMMIT -

--

Par Armand GALLARDO 54-58

Tous les élèves de l'ENPA ont eu affaire, un jour ou l'autre, à Monsieur **ZAMMIT**. Il a été, depuis l'ouverture de l'Ecole de l'air jusqu'à 1967, date de sa fermeture, moniteur d'ajustage et de technologie professionnelle. Il nous a enseigné le B.A BA de cette spécialité, de la lime demi-douce à la lime bâtarde ou d'Allemagne, à la réalisation des ajustages en queue d'aronde etc..etc...

Je n'avais, à l'époque, aucune idée du statut de ces moniteurs qu'on appelait familièrement, PTA (professeur technique adjoint). Je sais cependant, qu'en général ils étaient recrutés parmi les personnels les plus compétents des AIA (ateliers industriels de l'air) et que nous n'avons jamais eu à regretter les leçons qu'ils nous ont apprises tout au contraire. Après la fermeture de l'Ecole de l'air, les PTA, encore en activité, ont été rapatriés ou recasés en métropole et affectés dans des établissements qui ne dépendaient plus de la DGA (direction générale de l'armement) mais de l'éducation nationale. C'est là que le bât blesse car la profession de PTA de l'éducation nationale métropolitaine répond à certains critères dont les PTA de l'Ecole de l'air de Cap Matifou ne semblaient pas se conformer.

Je n'entre pas dans le détail des éléments entrant en compte dans les différences qui pouvaient exister. Je sais, cependant que, pour parfaire son niveau d'études, en adéquation avec la profession de PTA de métropole, Monsieur **ZAMMIT** s'est perfectionné en suivant des cours particuliers et autres cours du soir, qui lui ont permis d'être admis sans réserve au sein de l'éducation nationale. Il résuma son parcours dans un article qu'il rédigea et qui parut dans l'un des numéros précédents de notre journal. Vous pouvez vous y référer si vous le souhaitez, afin de compléter votre information. Monsieur **ZAMMIT** intégra, alors, un établissement du sud de la France, un lycée professionnel dans lequel il exerça sa discipline sans que quoi que ce soit lui fut reproché sur sa façon et ses compétences à instruire.

Cette entrée en matière est importante à connaître pour son impact sur ce qui suit.

Dans le cadre des activités extra scolaires dont bénéficiaient les élèves du nouveau lycée de Monsieur **ZAMMIT**, l'une d'elle consistait en visites d'établissements industriels, ce qui se pratique souvent pour initier et familiariser les élèves à leurs futurs métiers dans l'industrie.

Et c'est ainsi, qu'un jour de 1977, notre ancien PTA, accompagné d'une quinzaine de personnes, en majorité des élèves, se rendent dans les usines de l'Aérospatiale, ex Sud Aviation, et aujourd'hui Airbus pour admirer à SAINT MARTIN du TOUCH, le célèbre CONCORDE.

Les premiers CONCORDE, les prototypes, étaient développés par l'Aérospatiale avec l'aide financière de l'état. De ce fait tous les travaux réalisés dans ce cadre là étaient soumis à la surveillance des services de contrôle de l'état et en particulier des agents du Service de Surveillance de l'Armement, le SIAR, dont l'un des précédents articles de notre journal fait brièvement le tour de cet organisme.

J'étais donc affecté, en tant qu'agent du SIAR, à la surveillance au sein de l'Aérospatiale, des moteurs Rolls Royce Bristol Sideley engines, les célèbres Olympus 593 dont vous pouvez consulter ses caractéristiques sur Internet et donc je ne m'attarderai pas, ici, en explications le concernant.

Mon rôle consistait en certaines tâches administratives et d'autres plus techniques comme par exemple la surveillance du montage des équipements spéciaux réalisés au sol par les spécialistes britanniques de RR et de la Snecma, de la pose et dépose des moteurs et accessoires sur nacelles réalisées par les employés de l'Aérospatiale, le suivi des défauts, l'application des modifications préconisées par les services techniques, Etc...

C'est au cours de l'une de mes opérations de surveillance sur avion, que je tombe nez à nez avec Monsieur **ZAMMIT** et son groupe au pied de l'aéronef. Imaginez notre étonnement lors de cette rencontre entre un ancien élève et un ancien professeur surtout en cette circonstance.

La surprise passée, Monsieur **ZAMMIT** s'enquiert de ma présence en ce lieu, me questionne sur

le boulot que j'exerce et bla bla bla. Je le renseigne donc sur mes activités (voir ci-dessus mais plus détaillées) et je ne me rends pas compte, sur l'instant, que mon discours est suivi avec attention par les personnes du groupe de visiteurs qui nous entourent. Cela aura une certaine importance lorsque je vous aurai expliqué pourquoi dans ce qui suit.

Quelques années(10 ans peut-être) plus tard lors d'une rencontre annuelle, dans le cadre de l'amicale des anciens élèves et des personnels de l'ENPA de Cap Matifou, je me retrouve en présence de Monsieur ZAMMIT. Après les échanges de bienvenue et du plaisir de se retrouver, notre ancien prof me tint à peu près ce langage : « te souviens-tu du jour de notre visite à l'Aérospatiale ? A cette occasion, dans le groupe de visiteurs, en plus des élèves, il y avait le directeur de mon lycée. Je t'apprendrai que c'était une peau de vache finie, qu'il ne pouvait pas sentir les pieds noirs (air connu) et surtout les PTA d'Afrique du Nord qu'il considérait comme des parvenus, des pistonnés et en un mot, sans motif apparent, des incapables à exercer dans un lycée tel que le sien. Par conséquent je faisais, de sa part, constamment, l'objet de brimades, d'allusions discriminatoires et de reproches désagréables qui ont fini par me déstabiliser et provoquer une sorte de gêne, d'angoisse à la limite de la dépression sournoise qui impactait défavorablement sur mon activité dans cet établissement, sur ma santé et sur ma vie de famille.

Lors de la visite du CONCORDE et après notre entretien ou tu résumais ton activité sur l'avion, mon directeur m'interrogea : qui est ce type ? C'est l'un de mes anciens élèves de l'ENPA répondis-je. Surpris, étonné et relativement impressionné il ajouta : vous formiez des techniciens capables d'intervenir sur des matériels techniques aussi pointus, aussi modernes que CONCORDE ?

Fièrement, je lui assurai que c'était effectivement le cas et j'ajoutai, pour enfoncer le clou, que ce n'était, là, que la partie émergée de l'iceberg. Des ingénieurs et des techniciens de haut niveau ont bénéficié de l'instruction procurée par les PTA exerçant à l'Ecole de l'air de Cap Matifou.

Ce fut le coup de grâce qui retourna l'état d'esprit et les à priori pernicieux du directeur à mon égard. Depuis ce jour, son attitude négative vis-à-vis de ma personne s'inversa radicalement et lorsqu'il m'apercevait dans la cour du lycée ou en d'autres occasions lorsqu'il m'approchait, il me prenait par le bras ou par les épaules et alors son discours changea du tout au tout. Il devint plus doux, loin de son agressivité initiale. C'était : mon petit ZAMMIT par ci, mon petit ZAMMIT par là, mon cher ZAMMIT et d'autres mots et expressions

gentillettes pleines de considération.

Ma situation s'améliora, alors, considérablement. Aussi, **GALLARDO**, je tiens à te remercier du fond du cœur pour ton intervention lors de notre visite du CONCORDE. Sans t'en apercevoir, involontairement, tes explications techniques ont influé de façon radicale sur l'humeur de mon directeur et donc sur une fin de carrière plus sereine pour moi. Pour cela je t'en serai toujours reconnaissant. »

Dont acte mais je ne m'en vante pas. Cela me touche, me fait plaisir malgré tout et j'en suis fier bien que cette heureuse fin de carrière fut obtenue, en partie, à « l'insu de mon plein gré » comme disait ce cycliste célèbre.

Monsieur **ZAMMIT** nous a quittés depuis quelques années mais le souvenir et notre reconnaissance envers les instructeurs de l'Ecole de l'air, resteront ineffaçables.



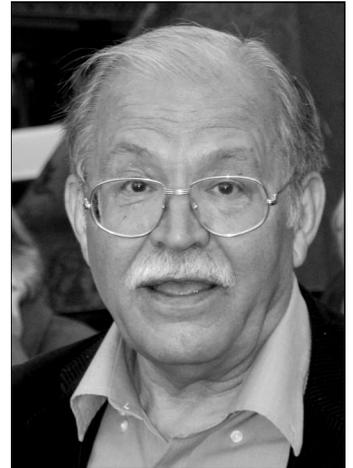
- Les pauvres -

--

Par Alain BONET 58-62

En Espagne la Sécurité Sociale ne fonctionne pas comme en France.

Suivant le quartier de résidence, un dispensaire est alloué aux malades, qui choisissent alors un docteur de ce même dispensaire : tout ceci est gratuit et très fréquenté. Parallèlement, il existe aussi une médecine privée dont les prix dissuadent la plupart des gens.



Refoulé dans un isolement lépreux à l'extrémité sordide et poussiéreuse du quartier le plus éloigné de la ville, le nouveau dispensaire se cache honteusement derrière les lignes du tramway qui ose à peine apparaître de temps à autre, après avoir effectué un demi-tour pressé en une boucle serrée, non, je n'irai pas plus loin, fuyons, vite !

Sa façade déjà délavée, injuriée par les mauvais vents et les pluies obliques, taguée par des mains malhabiles et blindée par des rideaux de fer croisés d'épaisses barres métalliques cadencées, signale un quartier hors normes, peut-être dangereux, certainement redouté par ceux qu'on appelle les gens biens, ceux qui se retranchent dans leur résidence dorée, pas très loin de là, où commencent les paradis artificiels des jardins taillés, des allées sans feuilles, des piscines opulentes et des entrées ostentatoires. Des murs en briques rouges entourent de petites fenêtres de fer tout en longueur, suffisamment étroites pour empêcher une possible effraction. L'intérieur est allumé par un puits de jour donnant sur un jardin où trois plantes se meurent. Les box médicaux se succèdent en long, identiques dans leur laide fadeur, Psychiatrie, Pédopsychiatrie, Obstétrique, Planning familial, Salle de soins, Addiction aux drogues, Docteur Machin, Docteur Chose... Les placards d'annonces écrits à l'imprimante domestique n'indiquent presque plus rien, à demi arrachés, l'écriture éteinte à force de lumière. Les portes des cabinets privés ne ferment plus, sollicitées par les mains toujours pressées et impertinentes des malades renfrognés qui essaient de forcer le barrage pas toujours patient des gardiens assermentés.

On ne peut comprendre, on ne s'explique pas « qu'une personne décente puisse approcher ce dispensaire-là, fréquenté par la mauvaise graine, les scories infectes et malodorantes du quartier. C'est pourri de drogués, de femmes battues et d'alcooliques. Rien que des miséreux, rien que des pauvres ! »

Nous y sommes : les pauvres, les sans-dents qui accourent à pied à la consultation, en peignoir hors d'âge effiloché, en pantoufles aux semelles baillant de faim, goitreux, bedonnants, claudicants, pustuleux, difformes et repoussants. Ils puent la crasse, la bière bon marché et le tabac roulé, s'expriment par borborygmes que leurs bouches édentées éructent sans vergogne. Des gens qui ne travaillent jamais ! Des drogués, des parasites ! Un ramassis de mandrins que la police doit cerner en permanence, de filles au trois quart putains, enceintes à treize ans, toujours en quête de nos subsides.

« Tu irais, toi, dans un tel dispensaire ? »

« C'est pourtant le mien. Que fais-tu, toi, lorsque tu es malade ? »

« Je vais voir un docteur privé. Je ne suis pas fou ! »

« Alors pour éviter les pauvres tu te mets d'emblée dans une autre catégorie ! »

« Bien sûr ! des gens comme ça, qui ne pensent qu'à se faire entretenir par nous ! Enfin, par les gens normaux je veux dire ! »

« C'est quoi, des gens normaux ? Ceux qui s'habillent bien, sont bien nourris et en bonne santé ? »

Ceux qui ont droit à trouver du travail parce que leur trogne ne répugne pas ? La misère entraîne la maladie et la maladie le mauvais aspect. Leur apparence les écarte du marché du travail, alors ils crévent dans leur stupide dénuement. Le cercle vicieux quoi ! »

« Oh là là ! Comme tu y vas ! »

« Je t'assure... Tiens : Empêcherais-tu de naître l'enfant à venir d'une poitrinaire dépressive et d'un ivrogne violent qui la bat tous les soirs, avant de la violer ? »

« Certainement ! Quelle horreur ! »

« Alors il faudrait nous passer de Beethoven ! »

De Beethoven et de tant d'autres ! quelle faute a celui-ci de naître pauvre ? évidemment, moi aussi je préfère le quartier d'en face, surtout que les filles y sont plus saines et donc plus jolies !

Entre dans le dispensaire une famille de trois personnes : un bébé, sa mère d'à peine quinze ans et la grand-mère.

« Comment s'appelle-t-il ? »

« C'est une fille : Marie, c'est son nom. »

« Je pense que Marie est le plus beau nom du monde... »

Non, Marie n'est hélas pas née avec les mêmes chances que tout le monde, car elle est née pauvre. Elle sera peut-être plus belle ou plus intelligente que celle-ci, mais rien n'y fera. On lui fera peut-être l'aumône, c'est-à-dire qu'on lui donnera une partie congrue de son superflu, c'est à dire qu'on attirera son désir sans le satisfaire. Ou alors, elle fera partie de ceux qui nous volent et nous grugent, nous qui possédons.

En tout cas, pour s'en sortir, il lui faudra plus d'astuce, ou plus de chance que sa rivale d'en face, et cela est profondément injuste.

Alain BONET 58-62 de Valencia

- Avis De Recherche -

- **Jean Marie RIGAL** promotion **56-60** : Antoine **PALOMAR** (06 81 55 79 17) et Jean Claude **SERROR** (09 51 86 96 25) sont à la recherche de Jean Marie. Nous avons perdu son contact depuis le départ d'Algérie.



Jean Marie RIGAL
est situé sur cette photo de classe
Le 7ème
au 1er rang
de gauche à droite

Photo ARNAC Pierre promo 56-60

- VOISINAGE -

— —

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

Suite de la rubrique du Journal n°80

- **Y** l'y arrive une chose affreuse, commença la Golondrina.
- **Elle** trompe son mari, commenta la grand-mère; pos, mira, une de plus ! Attends que Incarna elle vienne ici me faire la réclame de sa fi', tu verras toi comme je vais la remet' à sa place !
- **Si** tu dois faire des z'histoires, man-man, fit la Golondrina, je te dis rien du tout pasque moi, tu sais, je veux pas qu'on puisse chanter après : "C'est la Golon-drina qu'elle m'a trahite !"
- **Bueno**, toi, dis toujours, déclara la grand-mère, qu'ensuite on réfléchira au parti qu'on peut tirer.
- **D'**autant, reprit la Golondrina, que elle m'a fait jurer sur la tête à ma mère que pas une parole elle sortirait de ma bouche...
- **T'y** aurais pu choisir la tête à Joaquitin, proféra la grand-mère, qu'elle te touche rien du tout. Les mères elles sont toujours là pour recevoir les coups !
- **Pourquoi** tu dis que Joaquitin y me touche rien ? C'est pas mon mari ?
- **Voui** mais le mari y te touche pas le sang, comme ton père et ta mère ! Que lui c'est rien qu'en surface ! Un morceau de papier à la mairie et c'est tout ! Qu'aujourd-C'l'hui il est entier et demain on le déchire ! Bon la fi' à Incarna quoi ?
- **Elle** a beaucoup souffert dans sa vie, entreprit de raconter la Golondrina.
- **Voui**, quand elle a percé ses dents, ironisa la grand-mère.
- **Tu** me laisses que je parle, man-man ?
- **Pos** si t'y arrêtes pas ! Et tourne et tourne autour du pot depuis une demi-heure. Tchica! Vas-y droit au but. Avec qui elle trompe son mari ?
- **Avec** le voisin d'en dessous.
- **Ma** fi', c'est toujours en dessous que ça se passe, coupa la grand-mère. Elle, elle habite en dessous de chez toi ; et son amant en dessous de chez elle. Comme ça t'y as la vue d'enfilade, toi ! Comme y s'appelle lui ?
- **Monsieur** Pimpollo : il est marié, il a quat' gosses...
- **Ay** ! Pimpollo, je le connais ! s'écria la grand-mère. C'est pas un grand, lui, avec des z'yeux noirs et des cheveux frisés ?
- **Non**, fit la Golondrina: il est petit avec les z'yeux marron et les cheveux raides.
- **Je** vois qui tu veux dire, reprit la grand-mère : il est de la fami' à la bel'soeur à Dolorès.
- **Mais** non, dit la Golondrina, le cousin à la bel'sœur à Dolorès y s'est fait curé !
- **C'est** lui, affirma la grand-mère sans entendre, je mettrais ma tête à couper.
- **Si** je te dis qu'il est parti en France dans un cou-vent sur une montagne qu'y redescend plus jamais, hurla la Golondrina.
- **La** preuve qu'il est redescendu, déclara la grand-mère, c'est qu'il est monté au seizième de là où t'y habites.

- Tais-toi, man-man, tu dis de ces bêtises plus grosses que toi !

- Si c'est pas lui, alors c'est son frère insinua la grand-mère. Tu vas me dire à moi, Pimpollo, c'est un nom connu ! L'arrière-grand-père à ce Pimpollo que tu parles, il allait au café avec mon grand-père à moi ; que je m'en souviens comme si ce serait aujourd'hui : tou-jours il avait Pimpollo à la bouche.

- C'est ni son frère ni rien du tout ; c'est un qu'y s'appelle Pimpollo comme toi tu t'appelles comme tu t'appelles.

Tu ganas ! dit la grand-mère sans conviction. Bon ce Pimpollo, quoi ? avec quat' gosses, encore il a trouvé moyen de moyenner ! Il a pas honte ? la fille à Incarna combien de gosses elle a aussi ?

- Quat'.

- Comme ça, ça fait le pendant, ricana la grand-mère. Sin berguensas !

- Ne condamne pas sans sa'oir, man-man, fit la Golondrina. Que y a des fois où les choses elles se passent que tu sais pas comment qu'elles z'arrivent.

- Ça c'est des excuses, proféra la grand-mère. "Ça c'est passé machinalement sans sa'oir comment". Quand j'étais jeune, moi, on chantait une chanson. mais main'nant c'est plus comme avant : l'école elle est obli-gatoire j'qu'au certificat et y a plus de machinalement qu'y tienne ; quand tu fais, c'est que tu sais...! Otromant à quoi ça servirait d'aller en classe ?

- Tout ça que tu dis c'est des paroles, man-man, soupira la Golondrina. la fi' à Incarna elle a été, comme y disait le journal l'autre jour, "la proie du destin".

- Si sur les journaux y a rien que des bolas, com-menta la grand-mère. Tu vas nous sortir toi, a estas horas, ça qui z'écrivent les journaux ? Moi, je lis que les décès et encore, des fois, ça qu'y mettent c'est pas vrai, que le lendemain les fami' elles sont obligées de faire parait' des rectificatifs.

- Loin nous sommes de l'affaire à Incarna, remar-qua Isabelica.

- C'est vrai ça, fit la grand-mère : cet' Golondrina, quand elle se met à raconter une histoire, on dirait de l'estropajo : y faut que tu démêles brin par brin.

- Si tu me laisserais que je m'esplique tranquille, déjà vous seriez-fatiguées de la connaît'.

- On t'écoute !

- Pos y a deux mois environ, la fi' à Incarna y lui manquait du persil pour faire des boulettes. Elle a fait ni une ni deux : elle est descendue chez madame Pim-polio qu'elle la connaissait de l'ascenseur ; elle s'est mis un pénoir en pilou pour êt' prop' et elle a sonné. Madame Pimpollo elle était pas là ; y avait que son mari : "Bon-(jour madame !", "Bonjour monsieur !", "Vous z'allez bien, madame ?, "Voui monsieur, et vous-même ?", "Je vais bien, grâce à Dieu !", "Eh ben ! tant mieux", "Vous vouliez quelque chose ? ", "Du persil pour mes bou-lettes ; je sais pas où c'est que j'avais la tête ce matin au marché mais j'ai oublié d'en prend' chez le marchand !", "Vous z'allez faire des boulettes, madame ? ", "Voui monsieur !", "Comment vous les faites ? " ; la pau' fi' à Incarna elle a donné la recette. "Mais c'est pas comme ça, y l'y a fait lui. Rentrez, rentrez, moi je vais vous z'apprend'..." ; pos, qu'est-ce t'y aurais fait à sa place ? Qui c'est qui ce serait douté ? Un homme si convenab', père de fami' et tout ! Elle est rentrée et quand elle est ressortie, elle avait fait une boulette... mais grosse !

- C'est la fatalité, sussura Isabelica au bord du ravissement.

- La fatalité, gronda la grand-mère. Ça c'est la faute à Incarna que si elle avait appris à sa fi' la vé-ritab' recette des boulettes, elle aurait dit au type : "Non, mon-sieur, gardez votre science pour vous que moi j'ai besoin que de persil pour la farce". Et le type y serait resté "como el gallo amoros : cacareando y sin plumas". C'est pas à vous qu'une aventure comme ça elle arriverait.

- Moi je me souviens plus comment qu'y faut faire les boulettes, commit l'imprudence de déclarer Isabelica.

- Tu sais pas ? proféra d'un ton sévère la grand-mère. Prend' un papier et un cryon que moi je vais te dicter...

- Photos -



Promotion 1944-1948



MAURIEGE - AKRICH - CHABRA - GISBERT



Debout : DURAN - MAURIEGE - ISSELIN - LOZANO - AKRICH

Accroupis : LACOTE - GISBERT - COURRET



GISBERT - CHABRA



AKRICH - COURRET



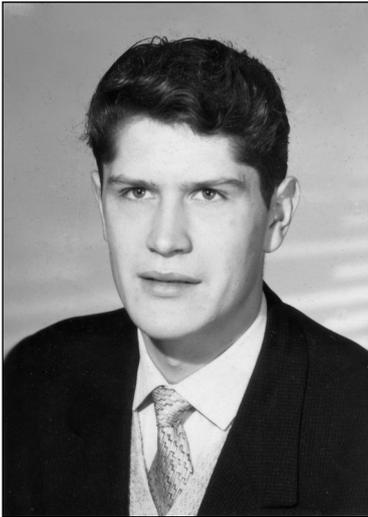
AKRICH - LACOTE - CHABRA



CHABRA - DURAN - AKRICH

- Photos -

— —



NOUVIAN Jean Claude

Promotion 56-60

—



1er rang : SOLDATI André - X - PERROT Jacques - PEREZ Jean.

Au fond : SINTES Norbert



CANSIER André - SOLDATI André - PEREZ Jean - SINTES Norbert



NOUVIAN Jean-Claude et SOLDATI André



La Plage des Ondines

- Photos -

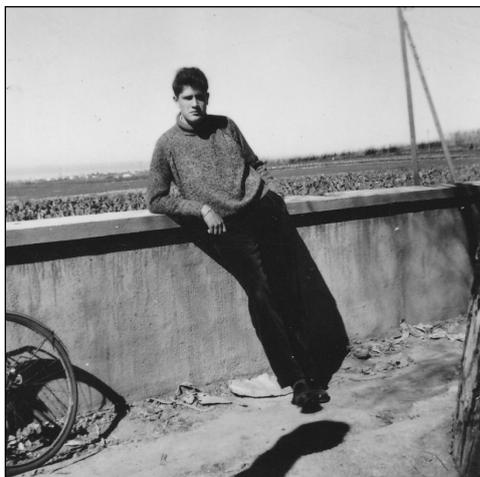
— —

Suite au décès de Jean Claude **NOUVIAN** promotion **56-60** nous avons reçu ces photos par l'intermédiaire de son frère.

Je fais appel aux anciens de cette promotion afin de m'aider à retrouver les noms manquants de ses amis de classe afin de les placer sur notre Site Internet **ENPA**.



NOUVIAN Jean Claude



NOUVIAN Jean Claude



NOUVIAN Jean Claude - BARRAL Michel



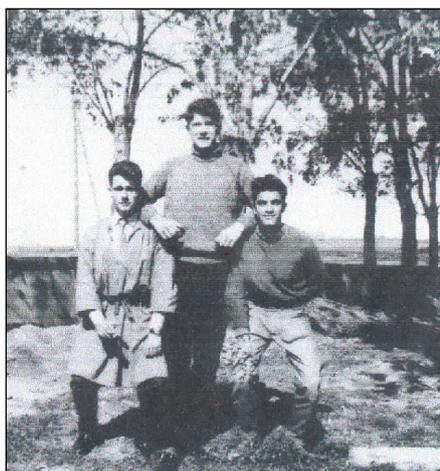
Accroupis :

...X...- ... X...

Debout :

..X...- X...- ...X...-

NOUVIAN Jean Claude



...X... - **NOUVIAN Jean Claude** - ...X...



1er rang : .**NOUVIAN Jean Claude** - X...- **MOLLON Pierre** -...X

2ème rang : ..X...- **BARRAL Michel**- ...X...

Jacques FYNNAERT

Chevalier de la Légion d'Honneur

" La Mondine "

24540 BIRON

Tél : 05.53.27.58.18

mail : jacques.fynnaert@orange.fr

- Souvenirs...Souvenirs ! -

--

Biron le, 31 janvier 2021

à Monsieur Antoine PALOMAR

18 Allée de la Durance 31770 COLOMIERS

Bonjour Président, bonjour Antoine,

Le temps a une manière d'aller très vite sans qu'on s'en aperçoive. Il me semble qu'hier j'étais encore jeune, je m'aventurais dans la vie, mais je me questionne : où sont passées toutes ces années ?

Je sais que je les ai toutes vécues selon mes espérances et mes rêves de la façon qu'elles étaient à l'époque. L'hiver de ma vie m'a attrapé par surprise. Où s'est envolée ma jeunesse ?

Je me rappelle bien d'avoir vu des personnes âgées pendant toutes ces années et qu'elles avaient beaucoup d'avance sur moi et que mon hiver était encore bien loin que je ne pouvais deviner ou imaginer ce qu'il pourrait être.

Alors, maintenant, j'entre dans cette nouvelle saison de ma vie sans être préparé aux ma-laises, aux souffrances, la perte de force, l'habilité de fonctionner et de faire des choses que je désirais. Au moins, je sais que l'hiver de ma vie est arrivé, je ne sais pas ce que sera sa durée. Oui, j'ai des regrets. Certaines choses que je n'aurais pas dû faire, certaines que j'aurais dû m'ef-forcer d'accomplir, par contre il y a plusieurs choses que je suis fier d'avoir faites, ça fait partie de mon vécu.

J'oublie des noms, ce n'est pas grave, car les autres ont même oublié qu'ils me connais-saient !!!

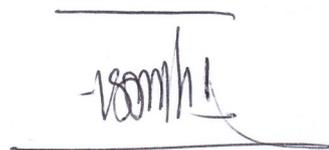
Je réalise que les choses que j'aimais faire, ça ne m'intéresse plus ...Je dors mieux dans une chaise longue avec la télévision allumée que dans mon lit. Cela s'appelle un « pré-sommeil ». Les trottoirs sont plus hauts Tout le monde chuchote maintenant.

Mais "Vieux" est bon, Vieilles chansonsVieux filmsVieux amis " !

Ce n'est pas ce que tu as ramassé, mais ce que tu as fait qui indiquera quel genre de vie tu auras vécu.

Je pense qu'il est temps aujourd'hui, pour moi, de faire comme on dit en termes aéronau-tiques : On rappelle "vent arrière", "dernier virage", puis "longue finale" et on rend "piste claire"

J'en profite pour présenter mes vœux les plus cordiaux pour 2021, à tout le staff et à toi même.



- Une Pensée à Mon Frère -

— —
Par Jacques **NOUVIAN** à son frère **Jean-Claude 56-60**

« L'essentiel est que demeure, quelque part, ce dont on a vécu ». Cette citation d'Antoine de Saint-Exupéry, (tirée de la lettre à un Otage parue en 1943), allait devenir la devise de l'amicale de l'École Nationale Professionnelle de l'Air de Cap Matifou, dans la banlieue d'Alger.

Tu y as passé 4 années de ta vie, à L'**ENPA**, promo **1956 à 1960**. École de rigueur à l'encadrement strict, quasi militaire, mais d'excellence. Tu y as obtenu ton Bac Technique / Mathématiques. Parfois les portes de l'école s'ouvraient et tu fréquentais la plage des Ondines, histoire de te rafraîchir avant d'aller défendre, en tant que capitaine, les couleurs de ton école lors des championnats de Handball d'Algérie. Il faut dire que, pour les tirs pivots, 1,93 m ça aide sérieusement !

Le sport que tu as tant aimé t'a vu terminer sur le podium du 400m lors des compétitions algériennes d'athlétisme. Mais tu étais loin de nous, à 650 km, bien loin de Tlemcen,. Nous attendions, toujours avec impatience, le retour du "Grand Frère", celui dont la naissance avait été séparée de celles de ses frères par la guerre et donc l'absence d'un père prisonnier pendant 5 années dans une Europe en ruines et une Ukraine concentrationnaire. Que de joies, enfin ensemble, d'aller avec Papa et Maman, tata Lucie et tonton Eusebio dans la 203 Peugeot jusqu'à la forêt du Petit Perdreau pour un pique-nique, ou pour une baignade à la plage de Rachgoun.

A chaque repas de fête tu faisais plaisir à toute la famille en chantant "Sixteen Tons", repris par Les Platters. Et ta belle voix grave nous enchantait. C'était l'époque de la Vespa, du Teppaz. Tu battais le rythme sur les rocks d'Elvis Presley et de Paul Anka, mais leurs chansons douces n'avaient aussi aucun secret pour toi... Love me tender... ..Jean-Claude

Jacques **NOUVIAN**

----- Résultats du Jeu Concours grille n°39 du journal n° 80 -----

Voici les réponses au jeu des mots croisés et la liste des participants du mois de Septembre 2021.

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

BERBACHI Abdelkader	LABBE Alain
BERNON Jean Pierre	LE COAT Christian
BONET Alain	MASSIMINO Gérard
BOSSAT Michel	MOUGEOT Ghislaine
BOUDET René & Rosine	MURINO Lucien
CRUANES Jean Pierre	NIETO Alain
DEBONO Georges & Mme	PARNOT Michèle & Guy
DUPLESSY Alain	PENOT de L'ISLE Mme
GROSSIN Pierre et PMF	ROCH Fernande
GUIMONET Jacques	SICARDON J. Pierre

Liste arrêtée en Juin 2021

Le tirage au sort pour cette participation a désigné
GAGNANT : GROSSIN Pierre
Félicitations un trophée lui est offert par l'Amicale.

- JEUX - D'ÉTENTE -

Jeu Concours de « Mots Croisés »

Grille n°40

Proposé par :

Fernand Yves PARABIS

16, rue Honoré de Balzac

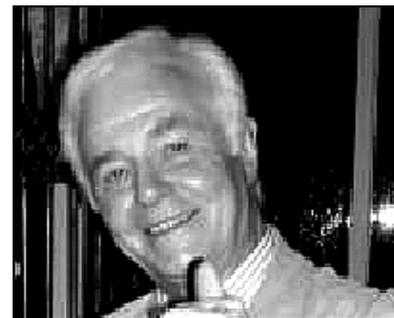
30000 NIMES

Tél. 04 66 26 06 32

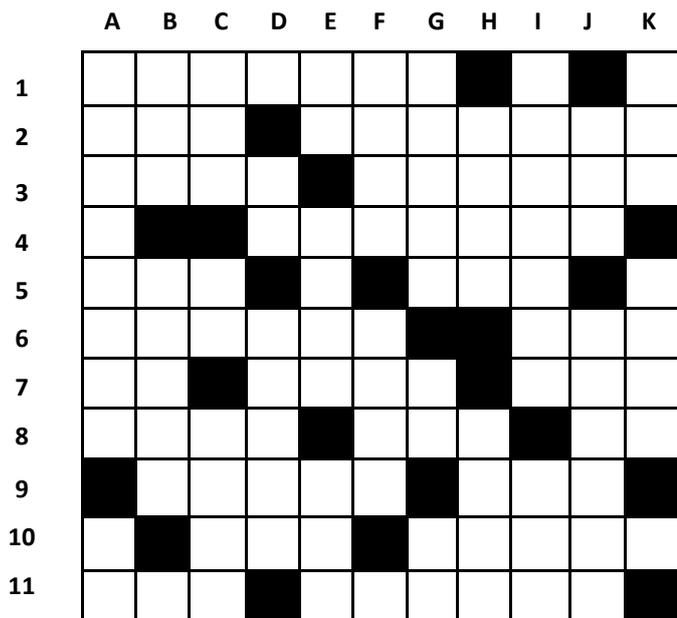
E-mail : parabis.fervi@orange.fr

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° 40** 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 reconnait 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** - Manifs 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 -

--

- **DELIA** Camille **49-53** décédé le 23 Aout 2020

- **AZAM** Jacques **50-54** décédé le 2 Novembre 2020

- **SOLAL** Reynald **49-52** décédé le 22 Décembre 2020

- **BELTRA** Sylvère **48-52** âgé de **87 ans** décédé **survenu à Vineuil 41350**

- **PEREZ** Gilbert **52-55** décédé.....?

- **TALLON** Claude **46-50** décédé le 22 Février 2021

- **RASCLE** Jean **Professeur Technique Adjoint** décédé le 23 Février 2021



- **PELOUZE** Alain **55-59** décédé le 15 Mars 2021

Comment ne pas se souvenir d'Alain alors que nous étions élèves à Perrégaux et à l'ENPA ensembles.

Combien de voyages en chemin de fer entre Alger et Perrégaux durant nos vacances scolaires pendant 4 ans, sans oublier notre ami Tomy **CARASCO** de Port Aux Poules.

Antoine **PALOMAR**

PELOUZE Alain

- **BONMATI** Norbert **46-50** décédé le 7 Avril 2021

- **COFFIGNY** Yves **58-62** décédé le 9 Avril 2021

- **BICHELBERGER** Max **58-62** décédé le 5 Avril 2021. (Voir article de son épouse, page 43).

- **CUAZ** Jean Paul **55-59** décédé le 27 Juillet 2021

- **ROBEIN** René **52-56** décédé le 9 Mars 2021

Les amis de sa promotion, ceux de l'Amicale, Les Membre du Bureau, le président et sa compagne **Magdeleine FOUILLAT** ne l'oublieront jamais.

René a été Trésorier de l'Amicale de l'**ENPA** durant **16 ans**. Toujours soucieux de transcrire la comptabilité sur un cahier comptable, du 15 septembre 1981 à fin 2007.

En 2008 nous avons opté pour une comptabilité informatisée.

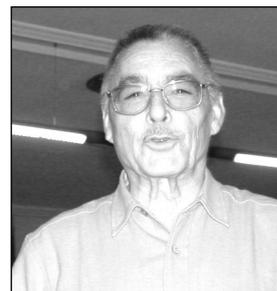
- Ancien élève de l'ENPA de 52-56 avec la spécialité Instruments de bord.

- Ancien statuaire de l'Ecole Normale Supérieure de l'enseignement technique de Cachan, et diverses activités professionnelles : Bureau des Temps Elémentaires, Conservatoire National des Arts et Métiers, Docteur en organisation des entreprises, Professeur d'enseignement Technique organisation du travail, Bureau des Méthodes au lycée Jean Moulin à Béziers....son engagement fut total et apprécié.

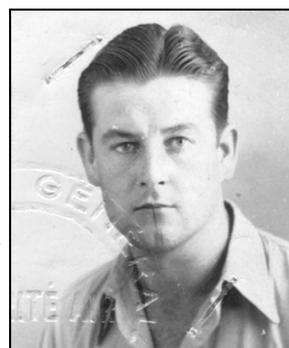
Il avait une passion pour les Maquettes et Modèles réduits, chaque année il participait aux Salons Régionaux.

Collectionneur de minéraux, Il sillonnait diverses régions du Territoire Français à la recherches des plus beaux spécimens.

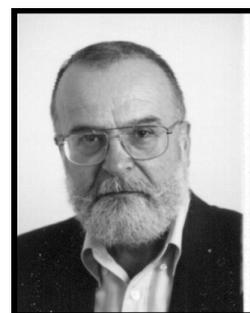
Antoine **PALOMAR**



AZAM Jacques



RASCLE Jean



ROBEIN René

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.

- Mes enfants, mes amis, mon amour -

--

Par Françoise BICHELBERGER

Nous avons, toi et moi, créé et partagé ce rite familial autour de la mort une dizaine de fois. Avec famille, amis, collègues de travail, croyants ou non ou de croyances diverses, tout au long de notre vie commune, nous avons abordé ce grand sujet de notre existence sur terre, la vie, la mort, les cycles.

Toi, si proche de la nature, tu m'as aidée à grandir et à réfléchir souvent à notre propre disparition, ainsi que mon métier, la mort de nos proches que nous avons accompagnés, la disparition de ton père, au même âge et dans des conditions d'urgence et puis, aussi, douloureusement, la perte de quelques uns de nos amis chers du Nord au Sud, dans la maladie qui fait perdre les forces, ou, bien que plus jeunes que toi, dans l'urgence vitale, la rupture brutale, soudaine, violente, tellement violente ...

et, moi qui veut tout mettre en mots, je pense t'avoir poussé à comprendre les avancées de la médecine, des soins, de la fin de vie.

Quelle que soit la manière de mourir, c'est un arrachement, jamais préparé tout à fait et toujours imparfait et la façon dont les gens meurent reste dans la mémoire de ceux qui continuent à vivre. Ce rite autour de ta crémation, c'est un moyen de communication et de réunion et même si tous ceux qui voulaient témoigner par leur présence ne peuvent être là, physiquement, aujourd'hui, ils sont près de nous.

C'est la transmission, **Maxou**, de ta mémoire, collective et familiale, de notre histoire dont nous sommes dépositaires et responsables.

Je comprends les colères, les frustrations, les questions, les incompréhensions, mais ne les gardez pas en vous ; déposez les ; cette violence ne vous appartient pas ; sous une forme ou une autre, rendez la moi, aidez les petits à déposer ce fardeau, un petit caillou de leur jardin, un coquillage, un dessin pour l'éternité que l'on portera dans notre cimetière cévenol où reposeront nos cendres. Libérez vous de ce fardeau, construisez.

Ce n'est pas sur ce qui nous est arrivé que nous pouvons agir mais sur ce que nous faisons de ce qui nous est arrivé.

Tu vieillissais doucement à mes côtés, mon homme J'avais eu bien peur, il y a 24 ans de te perdre brutalement et puis ... encore un jour, encore un soir, encore une heure, encore un souffle, encore une once de bonheur, une faveur, Mon Dieu, laissez le moi encore un peu mon amoureux. J'avais intégré dans tout mon être le risque de te perdre. Je choquais souvent en parlant de ta mort, je t'enterais toujours avant moi, avec dérision souvent, une façon de combattre l'anxiété. Je dis : en parler quand on est vivant, ce n'est pas ça qui tue.

« Est-il une autre peur ? un soir, ne plus entendre auprès de mon oreille, ton haleine et ton cœur ? » Pour tes enfants et petits enfants, pour tous, tu étais un roc, fragile, oui, mais encore si fort, si disponible, si vivant. Cette fois, notre Titan a mis genou à terre et n'a pu se relever, comme l'a dit **Naïs**, l'aînée de nos cinq petits enfants.

Le livre de la vie est le livre suprême, on voudrait revenir à la page où l'on aime et la page où l'on meurt est déjà sous nos doigts.

Nous avons passé encore de belles fêtes de Noël, d'heureux moments de partage amicaux, avec des projets. Mais je te voyais de plus en plus fatigable et fatigué, bien que volontaire et si présent pour

tous. Tu aimais faire de longues siestes et de longues nuits. Tu étais très joyeux, le matin, de me raconter que tu avais volé. Car, a bibi, mon chéri, ce rêve, tu l'as souvent fait ; je te répondais que c'était sans doute lié à ton cycle de sommeil ou que tu rêvais aux sauts de para de ta jeunesse. Mais tu insistais, tu volais vraiment et c'était si beau, tu te sentais si bien là haut.

Il y a quelques jours d'avant COVID, tu m'as dit: «je suis triste, je ne vole plus dans mes rêves».

Au final, quand je t'écoute et te regarde, tu m'envoies des signes, que c'est ainsi, que c'est l'heure. Alors, bien sûr, pas vacciné, choix délibéré de continuer à vivre notre vie de façon risquée et peut-être, plus ou moins consciemment suicidaire de ma part et précipitation vers la mort, trop d'attente avant de se confier à la médecine d'urgence, et choix d'être soulagé par l'intubation et la sédation... Certes, mais il y a un temps pour tout, un temps pour vivre et un temps pour mourir...

Relisez l'Ecclésiaste les enfants, et si la solitude emplit la maison, les fleurs dans le jardin sont bien de saison.

A moi, l'arjouza, il me reste une tâche à accomplir.

Dans les troupes d'éléphants, ce sont les vieilles éléphantesses qui tracent la route, trouvant et indiquant le chemin lorsque le troupeau ne sait plus. Voyez moi maintenant comme cette grand mère éléphantess ; je vous montre le chemin de la vie comme l'ont fait avant moi les femmes de notre famille, mon arrière grand mère maternelle, mes deux grand mères, ma belle mère, ma mère dont nous fêtons les cent ans, avec joie, il y a deux ans et aussi mes amies qui ont vécu avant moi cette épreuve de douloureuse séparation, et dont certaines étaient bien plus jeunes que moi.

Tu es mort le lundi de Pâques, t'inspirant de la vie de Jésus ; encore un signe ; tu as été baptisé en religion catholique, religion de ton père, médecin, croyant et pratiquant à Pâques, fête importante pour les chrétiens ; non croyant par ta famille maternelle, d'origine en partie vendéenne, mais de culture et valeurs judéo-chrétiennes tu t'intéressais à la vie de Jésus. Pour les hébreux, seul notre corps se trouve soumis à l'exil, notre âme n'est l'objet d'aucune contrainte extérieure ou intérieure. En même temps, ton corps nous quitte en ce début de Ramadan, un signe pour nos amis musulmans. Camus a écrit : « J'ai mal à l'Algérie. J'en souffre comme on souffre des poumons » et ta mémoire était à la fois bonheur d'enfance et souffrance. Je te rappelais que ceux que la vie a déracinés donnent naissance à des enfants ouverts au monde, et que c'est le cas pour tes trois enfants, et leurs familles.

Alors, mon cœur, pars, pars, pars tranquille, tout va bien, la mort n'est rien, le printemps revient, vole, vole et va rejoindre les oies sauvages entre l'Algérie, la Corse, la Lorraine, les Cévennes, le Nord et un petit bout de Canada. Lorsque nous les verrons passer, nous penserons : Max n'est pas mort, il vit dans le cœur des vivants. Je t'aime pour l'éternité, Adieu mon amour.

Françoise

BICHELBERGER Max 58-62



- Mémento de la trésorerie -

Depuis notre dernière rencontre 2019 à Platja d'Aro, il a été décidé de garder notre **Cotisation à 20 Euros**.

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

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** ».



19 20 21 *

Mr. **DUPONT** Antoine

payées. Si l'une des

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

Exemple : * Ces chiffres signifient que les 3 dernières années ont été 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 **vos dispositions** :



■ **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 2021.

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

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

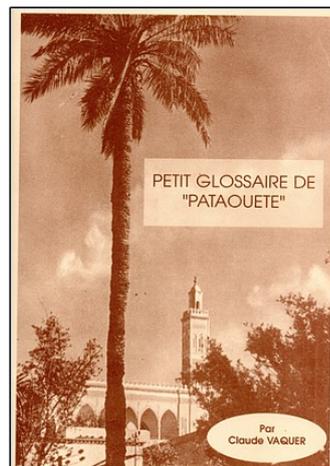
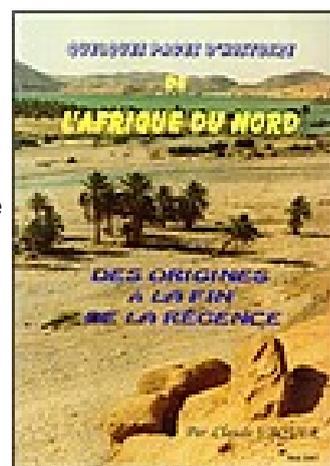
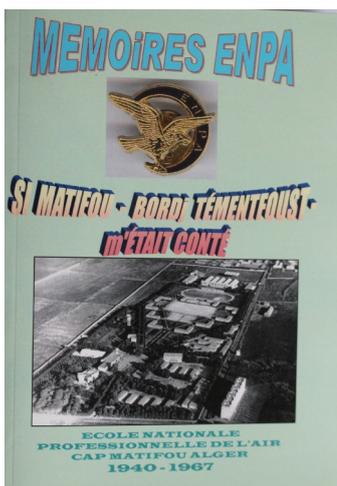
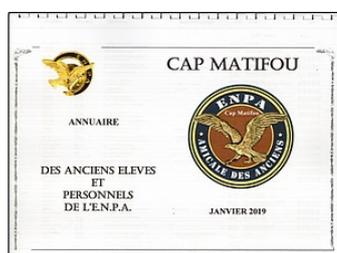
■ **Livre sur l'histoire et l'apologie de notre école sous forme de témoignages et souvenirs**

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

Prix 20 € + 4 € de port = 24 €

Attention : Une dernière série de

10 ouvrages relancés.





- 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 Brusç **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 Avenue 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.