



# CAP MATIFOU



JOURNAL DES ANCIENS ELEVES  
ET DES PERSONNELS  
DE L'ENPA

AVRIL 2022 N°82

## - Sommaire du Journal n° 82 -

---

- LE MOT DU PRESIDENT	Antoine <b>PALOMAR</b>	P.03
Rencontre Playa De Aro Espagne	Antoine <b>PALOMAR</b>	P.04
Histoire de l'aviation Militaire et Commerciale de 1909 à 1962. Par Pierre JARRIGE	Michel <b>RODENAS</b>	P.09
<b>- NOS CRONIQUEURS ECRIVENT</b>		
Le Consolidated PBV "CATALINA"	Lionel <b>PENOT</b>	P.10
Travail Partage : L'Exemple D'Airbus	René <b>BOUDET</b>	P.12
Trois ans avant la fin	Henri <b>GUEY</b>	P.15
+ La Trésorerie Bilan Comptable 2021	Antoine <b>PALOMAR</b>	P.18
Aquila, L'avion N° III De CLEMENT ADER	Pierre <b>LEBELLE</b>	P.19
Ecole ENPA Cap Matifou	Antoine <b>PALOMAR</b>	P.22
Ingénieurs Des Etudes Et Techniques De l'Armement	Alexandre Tran-Ba-Tho	P.23
<b>- AUTRES CHRONIQUES</b>		
Explorateur au Niger	Richard <b>GRAILLE</b>	P.24
Atterrissage en surcharge et vidange carburant	Laurent <b>AKRICH</b>	P.28
De l'ENPA Cap Matifou à Saint Raphaël	Richard <b>BONGIORNO</b>	P.31
Les lamentations de Dodièze	Eugène <b>PETITBON</b>	P.34
Mon Copain DJEBEL	Armand <b>GALLARDO</b>	P.36
Une Santé de Fer	Roger <b>BERLIAZ</b>	P.38
Photos	Antoine <b>PALOMAR</b>	P.40
Devenir Chirurgien - Après l'ENPA ?	Djlali <b>HAMADOUCHE</b>	P.43
<b>- JEUX - DETENTE</b>		
Mots croisés grille n° 40	Fernand <b>PARABIS</b>	P.44
<b>- NOTRE CARNET</b>	Antoine <b>PALOMAR</b>	P.45
<b>- LA TRESORERIE</b>		
Mémento de la trésorerie	Antoine <b>PALOMAR</b>	P.47
<b>- L'EQUIPE DU BUREAU</b>	Antoine <b>PALOMAR</b>	P.48

## - Le Mot Du Président -

— —

**N**otre Association est assujettie à une assurance Multirisque Raqvam à la MAIF, depuis le début de sa création.

**L**a conjoncture actuelle, avec la présence de la Covid-19, modifie l'aspect du contrat de notre Assurance par intégration d'une exclusion, s'appliquant à l'ensemble des garanties du contrat des « conséquences dommageables de la maladie transmissible qui en résulte ».

**E**n conséquence nos rencontres doivent suivre la législation régit par l'Etat en bonne et due forme.



**L**a gestion des Membres de l'ENPA au niveau de notre Amicale est appliquée de deux façons différentes : - La première : Sur l'ANNUAIRE ENPA, avec les noms et prénoms des élèves, la promotion, l'adresse Postale, le n° de téléphone du domicile et une case DCD pour info.

- Sur la deuxième en vertu de notre déontologie, afin de conserver l'anonymat des personnes, nous régissons la liste des élèves avec leurs N° de portable et Mail en mode caché, c'est-à-dire sans divulgation des informations à quiconque sans l'autorisation de la personne concernée.

**P**ar conséquent je vous demande pour cela de nous adresser votre N° de portable et votre Mail de façon à corriger et compléter notre base de données.

**C**ette année nous avons organisé notre rencontre à Playa De Aro en Espagne dans un autre hôtel, je vous donnerais plus de détails lors de notre prochaine réunion.

**N**ous profiterons de cette rencontre pour faire évoluer le Bureau de notre Amicale et par la même occasion, décider, ensemble sur la pérennisation, des dossiers et du site ENPA de notre Amicale dans les années à venir.

**N**otre Webmaster Michel **RODENAS** doit rencontrer bientôt ses homologues de CDHA et ceux d'OVH afin de déterminer le meilleur choix pour l'avenir de notre Amicale.

Le Président  
Antoine **PALOMAR**



# - Rencontre Playa De Aro Espagne -

—

Notre prochaine rencontre de 2022 est prévue à Playa de Aro en Espagne.

Elle est organisée à l'**Hôtel Aromar** du **mercredi après midi 21 septembre, jusqu'au vendredi 23 septembre, après le repas de 13 heures**, sur la Costa Brava.

**Adresse de l'hôtel** : Passatge Empordà, 28, 17250 Platja d'Aro, Girona, Espagne. Tél : **+34 972 817 054** [info@hotelaromar.com](mailto:info@hotelaromar.com)

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



## ORGANISATION ET PROGRAMME.

Le rendez-vous est prévu pour tous, le Mercredi **21 Septembre 2022** dans l'après midi.

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

### - Le Parcours :

Pour se rendre à notre lieu de rencontre :

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

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

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

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

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

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

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

- Suivre cette route jusqu'au prochain rond point.

- **Arrivé au rond point prendre la première sortie à droite direction le centre de Playa De Aro.**

- **Traverser le village, au dernier rond point (sur votre gauche vous avez une pharmacie)**

**continuer tout droit sur l'Avenue Sagaro et prendre la 2ème rue à votre gauche « Avenue Reina Fabiola » jusqu'à la plage, l'hôtel est à 30 m à gauche de la dernière rue Carrer Lleida.**

- Vous déposez vos valises à l'hôtel et garer votre véhicule dans son Parking situé à 50 m après l'hôtel au prix de 12 € par jour ou dans les rues adjacentes (gratuites).



**Le Programme**

**Mercredi 21.09. 2022 :**

- Arrivée des participants dans l'après-midi.

Hôtel 4 étoiles, Intégration dans des chambres doubles confortables avec salle de bain complète, TV-Sat, minibar, coffre fort et balcon avec vue sur mer.

**20 : 30 H**

- Réunion de tous les arrivants pour un Apéritif de Bienvenue.

**21 : 00 H**

- Dîner buffet  
eau et vin compris

**Jeudi 22.09.2022 :**

**7 H 30 / 9 : 00 H**

Petit-déjeuner buffet.

A la salle de restauration



**Pour les femmes :**

**9 : 30 H à 12: 30 H**

Détente dans le salon de l'hôtel



Ou devant l'hôtel  
sur la terrasse face à la mer.

Ou à la plage

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

Vous pouvez aussi opter pour un  
bain à la piscine de l'hôtel



**Pour les Hommes :**

Réunion annuelle de rencontre. Dans une salle au premier étage

**13 : 00 Heures** Le déjeuner sera pris dans la salle de restauration.

**L'après midi de jeudi temps libre pour tous les participants  
Mesdames et messieurs cette année vous avez le privilège d'être logés au centre de la ville  
et près des magasins.**

**20 : 00 H**

—

**Apéritif offert par l'Amicale**  
jus de fruit, eau,

**21 : 00 H**

—

**Repas buffet à votre choix**  
Boissons comprises

Après le repas l'Amicale a prévu un spectacle dont nous ne pouvons pas actuellement vous donner le thème.

**Vendredi 23.09.2022 :**

Petit-déjeuner buffet.

L'Amicale vous propose de **rester une matinée de plus afin de profiter un peu plus de vos vacances et de nous retrouver à 13 Heures au restaurant pour un déjeuner avant de reprendre la route pour la France.**

**Nota : Prière aux personnes ne voulant pas rester au repas de se faire connaître.**

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

**Les extras et les présences à l'hôtel hors séjour doivent être gérés et réglés par vous même avant votre départ.**

- Le prix du séjour complet du 21 au 23 septembre 2022, sera de : chambre double rénovée vue latérale mer : 180 €uros / personne soit pour le couple 360 € pour les 2 jours.

- Le séjour pour une personne seule, vue piscine est de 100 Euros pour le séjour : 200 € pour les 2 jours.

Pension complète avec les boissons (eau et vin de la maison) comprises et taxe de séjour également.

\* **Nota** : - Pour ceux qui veulent prolonger leur séjour, voir les conditions spéciales suivantes :

\* - Prix chambre double rénovée avec vue latérale mer pension complète 170 € par jour et pour le couple.

\* - Prix chambre individuelle classique vue piscine pension complète 95 € boissons ( eau et vin de la maison) comprises - Taxes de séjour non comprises.

**Comment procéder pour retenir :**

Vous devez retenir le séjour en adressant votre inscription à :

Antoine **PALOMAR**

18 Allée de la Durance

31770 COLOMIERS

tel : 09 54 71 25 37

Port : 06 81 55 79 17

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

**Je vous conseille de participer à cette rencontre.**

Le Plaisir que vous ne prenez pas aujourd'hui vous ne le retrouverez plus demain. Ne laissez pas le temps prendre possession de vous.

### **SOYEZ NOMBREUX**

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

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

### **Ne pas oublier**

- **Pour ceux qui veulent prolonger leur séjour, \*(voir nota). Vous devez lors de votre inscription à votre séjour m'indiquer si vous désirez prolonger votre séjour afin que je puisse retenir votre chambre d'hôtel.**

**Pendant la prolongation vous devez la régler directement à l'hôtel avant votre départ.**

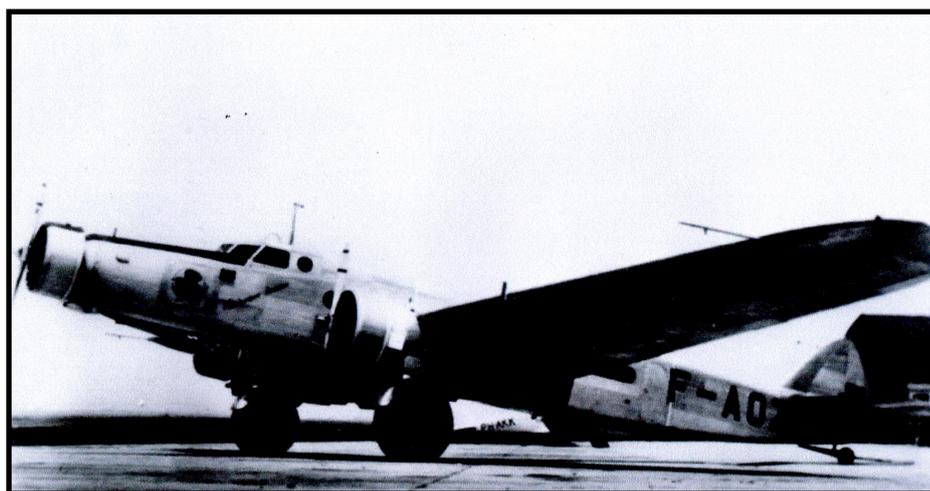


**Aromar - La terrasse devant la mer**

# *Histoire de l'aviation militaire et commerciale de 1909 à 1962.*

— —  
Par Pierre JARRIGE

Informations de Michel RODENAS 59-63



Nous accueillons les articles de Pierre Jarrige dans notre site Internet depuis quelques années déjà.

L'heure de la restructuration de ses articles l'amène à revoir la numérotation des articles et à les mettre à jour avec de nouvelles photos et textes.

Il allège sa distribution de ses articles en ne diffusant plus que le pointeur vers son site. Aussi nous avons convenu d'introduire un accès direct à partir du chapitre dédié de notre site.

<https://aviation-algerie.com/>

Les anciennes copies resteront sur notre site mais n'évolueront plus.

**Vous** pouvez vous inscrire à la liste de diffusion en adressant votre demande via le site de **P.Jarrige**.

**Merci** à Pierre pour ses parutions pleines de passion pour cette aviation d'un autre temps qui nous est cher.

## - Le Consolidated PBY "CATALINA" -

--

Par Lionel PENOT 55-59

Le Catalina fût certainement l'un des hydravions à coque le plus réussi de la dernière guerre. Il fût produit durant une dizaine d'années dans différentes versions (3290 Exemplaires).

C'était le résultat d'un appel d'offres de 1933 lancé par l'US Navy qui désirait un appareil à long rayon d'action pour la patrouille maritime.

Le XP 2 Y1 vole pour la première fois le 28 Mars 1935 à Norfolk (Virginie).



Le fuselage comporte une coque, surmontée d'une aile parasol montée sur un pylône renforcé par 2 mâts de chaque côté, sur laquelle sont fixés les 2 moteurs en étoile Pratt et Whitney. A l'extrémité des ailes, les flotteurs de stabilisation se rétractent, formant Saumons (Dreets Saunders-Roc).

De chaque côté de la coque, un dôme d'observation largement vitré est installé.

A la suite des premiers essais, des modifications sont apportées : Nouvelle dérive et moteurs plus puissants d'où une nouvelle appellation : XPBY-1 le premier vol le 19 Mai 1936.

Soixante sont affectés à l'US Navy (PBY -1 S). Le PBY-2 S suivra avec des modifications mineures. (50 Exemplaires).

Vint le PBY-3S à puissance augmentée. Puis le PBY- 4 Q encore plus puissant dont les dômes d'observations sont munis de mitrailleuses de 0.50 (12,7mm).



Le PBY Catalina avec les flotteurs aux extrémités des ailes

La Russie acquerrait la licence de fabrication et en produit plusieurs centaines, pour la Marine Soviétique, propulsés par des M62 en étoile.

Le British Air Ministry s'intéressa à cet appareil et en commanda 50 pour le Coastal Command pratiquement identiques au PBY- 5 S, plus 200 supplémentaires maintenant équipés de 2 PW R 1830-92 de 1200 ch.

En 1940 la France en commande 30, qui, suite à la débâcle furent en réalité livrés à l'Australie et la Hollande.

Le premier exemplaire du PBY-4 fut transformé en amphibie en Avril 1939 par adaptation d'un train d'atterrissage rétractable et devient le PBY-5 A. Ce modèle sera le plus construit.

Le Catalina servit comme patrouilleur bombardier à long rayon d'action. Il pouvait emmener des bombes, des torpilles ou des charges de profondeur anti-sous marines et de ce fait protéger les nombreux convois traversant l'Atlantique en direction de l'Angleterre et de l'URSS (Mourmansk). Entre autres ils coulèrent plusieurs dizaines de sous-marins à eux seuls et réalisèrent de nombreuses détections qui s'avèrent décisives ( le cuirassé Bismarck, Midway, etc...).

Dans le Pacifique, peint en noir (Black Cats) ils coulèrent un nombre impressionnant de Cargos Japonais en opération de nuit. Equipés de détecteurs magnétiques.

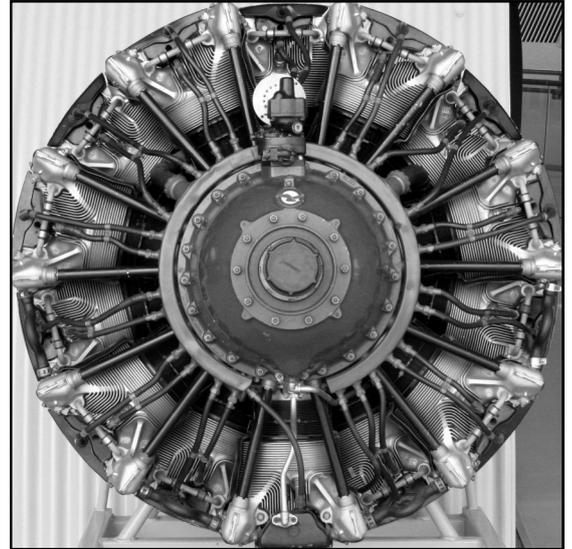
Le deuxième rôle important joué par les PBY fut la récupération en mer de nombreux équipages abattus ou coulés dans le cas de navires

La guerre finie les "Catalina" seront conservés quelques années. Le dernier possédé par l'US-Navy sera retiré du service en 1957. Le Brésil, ainsi que quelques autres pays l'utilisèrent pour le transport dans des régions difficiles d'accès.

La France détentrice de 43 exemplaires (Aéronavale) les engagea en Indochine et en Algérie. Air France aux Antilles en exploita 3.

#### **Évolutions du type :**

- PBY-1 (60 Ex) PW R 1830 - 64 (900 ch)
  - PBY- 2 Amélioration du précédent (50 Ex)
  - PBY- 3 (66 Ex) PW R 1830 - 66 (1000 ch)
  - PBY- 4 (33Ex) PW R 1830 - 72 (1050 ch)
  - PBY- 5 (683 Ex) PW R 1830 - 92.93 (1200ch)
  - PBY- 5 A (803 Ex) Version amphibie
  - PBY- 6 A (175 Ex) Aérodynamique améliorée
  - PB2B -1 et 2 (232 Ex) Production de Boeing Canada
  - PBN -1 Nomad (156 Ex) Production de la Naval Aircraft Factory.
  - PBV -1A (380 Ex) Production Canadian Vickers
  - GST (plusieurs centaines) construits en URSS
- A travers le monde 26 pays utilisèrent le Catalina au total.



**Moteur R-1830 Pratt et Whitney**

#### **Caractéristiques :**

- Envergure : 31,70 m
- Longueur : 19,46 m
- Hauteur : 6,15 m
- Surface alaire : 130 m<sup>2</sup>
- Poids : à vide : 9485 Kg      En Charge avec armement : 16.065 Kg
  
- Motorisation : 2 Pratt Whitney R 183 - 92 ( 14 cylindres en étoile) de 1.200 ch
- Armement : Variable suivant le type
  - 3 mitrailleuses de 0.30 (7,62 mm) + 2 de 0.50 (12,7 mm) dans chaque dôme d'observation
  - Emport de bombes, torpilles, charges de profondeur.
- Vitesse maximale : 314 Km/h
- Plafond : 4.000 m
- Rayon d'action : 4.030 Km

**Lionel PENOT 55-59**

# - TRAVAIL PARTAGE : L'EXEMPLE D'AIRBUS -

— —

Par René **BOUDET** ( 1957-1963 )

**Suite de la rubrique du journal N° 81**

En 1967, **Unexcelled Corporation**, qui avait racheté **Aero Spacelines**, se lança dans l'exploitation commerciale du super guppy. Un projet de transport de section de DC10 produite à San diego, et de voilure fabriquée à Toronto était à l'étude pour alimenter la chaine d'assemblage finale de Long Beach. Des contacts furent également pris pour transporter des sections de voilure de Lockheed L-1011 *TriStar* entre Nashville, Tennessee, et Palmdale, Californie. Le projet était dimensionné pour 6 appareils.

Cette nouvelle machine ne conserve du Stratocruiser que le cockpit pressurisé, la voilure et la section inférieure des nacelles des moteurs, le train principal et les empennages, une partie de la structure du fuselage inférieur.

Le fuselage est allongé, un nouveau train d'atterrissage issu de Boeing 707 est installé et de nouveaux moteurs plus puissants équipent alors cet avion. Sa désignation commerciale devenant B377SGT (*Super Guppy Turbine*).

**En finalité, Airbus racheta ses 2 premiers appareils, en 1970 et 1971. Deux autres appareils furent livrés en 1979 et en 1982.**

Le pregnant guppy fut réformé en 1979, sa section arrière servant à terminer la construction du dernier super guppy destiné à la NASA. Le premier super guppy (B377SG) sera arrêté pour cause de manque de pièces de rechange par la NASA en 1991.

Les trois premiers Super Guppy (B377SGT) seront arrêtés par Airbus entre 1996 et 1997 pour laisser la place à son remplaçant, le Beluga ST. Le 4eme exemplaire fut cédé à la NASA qui s'en sert pour le transport des modules de l'ISS et des pièces de fusée. Il est encore en service actuellement.

Airbus en 2014, en prenant en compte l'évolution de cadence nécessaire pour supporter les marchés notamment de l'A320 et de l'A350, la flotte actuelle devrait effectuer 10000 heures de vol par an (soit 120 vols en moyenne par semaine).

Cet objectif amènerait la flotte des 5 beluga en limite de capacité, ne laissant plus aucune flexibilité en cas de pannes sur un aéronef.

Pour faire face à la saturation de ce moyen logistique, des transports routiers et maritimes sont mis en place ; le coût et le temps de transport s'en trouvent accrus.

Toutes ces problématiques ont amené Airbus à lancer le programme du Beluga XL, permettant ainsi d'augmenter significativement la capacité de transport d'ATI, et ainsi supporter les hausses de cadence sur les 20 prochaines années.

**Au total six BXL seront construits, le dernier rentrant en service en 2023.**

Ces données ne prennent pas en compte l'adaptation au plan COVID, qui baisse la cadence de production dans le but de l'aligner avec les demandes de compagnies clientes.

**Pour répondre à toutes ces problématiques, le Beluga XL doit répondre à plusieurs critères :**

Être capable de transporter une voilure complète d'A350 XBWB et la plus grosse section de L'A350 (S15/21 = section centrale qui supporte la voilure).



**Airbus A350 : la plus grosse pièce en composites de l'aviation civile**

	Longueur	Envergure	Hauteur	Volume cargo	MTOW	Longueur utile chargement
Beluga ST	56,6 m	44,8 m	17,2 m	1500 m3	155 T	39,1 m
Beluga XL	63,1 m	60,3 m	18,8 m	2209 m3	227 T	45,6 m

Être capable de se poser / décoller sur les 11 pistes liées à son activité. La piste dimensionnante est celle de Broughton (Royaume-Uni), où le Beluga doit pouvoir se poser avec les outillages A350 et décoller avec une voilure. Il a été envisagé de construire une nouvelle piste, la piste actuelle ne pouvant être prolongée, mais les délais et le prix ont été dissuasifs. Le nouveau Beluga doit donc pouvoir se poser et décoller de Broughton, sur la piste actuelle.

Être exploité dans les mêmes bâtiments que le Beluga actuel et utiliser les mêmes interfaces (bâti d'accueil pour chargement et déchargement etc...).

Pour répondre à ce cahier des charges, plusieurs adaptations d'avion ont été étudiées. Le choix d'Airbus s'est porté sur la transformation d'un A330, comme c'était le cas pour le Beluga ST avec un A300.

**Le tableau suivant offre un comparatif entre le Beluga ST et le futur Beluga XL.**

#### **LA STRATEGIE**

Pour éviter le long et coûteux processus de développement d'un nouvel avion il a été retenu d'utiliser la base d'un AIRBUS 330 et de l'adapter aux besoins. Ainsi la structure supérieure du 330 va être découpée ( quand on y assiste on est choqué ) pour recevoir la nouvelle structure supérieure.

## LA COUPE LONGITUDINALE

Lorsque l'avion est soumis à son stress 0, les premières opérations de conversion peuvent avoir lieu. La première opération, et non des moindres, concerne la découpe de la partie supérieure de l'A330. Elle permettra d'intégrer les spécificités du BXL.

La découpe longitudinale est décomposée en trois zones. La première correspond à une découpe suivant le plan horizontal. La seconde correspond à une découpe suivant un plan incliné de 1,2° par rapport à l'horizontale. La dernière est une découpe qui suit une courbe sur une surface non développable.

L'étape suivante consiste à renforcer les traverses et effectuer le changement des cadres.

Les traverses désignent la structure primaire de l'avion qui le supporte au sol. En vol, elles contribuent à rigidifier la structure face aux rafales latérales et verticales.

Commence alors l'assemblage des différents éléments de structure de la partie supérieure.

Tous les panneaux sont mis en référence à l'aide d'une mesure laser et de table croisée. Ce procédé permet de mettre en référence les trois panneaux. Le volume et la position des cadres sont ainsi garantis par le processus d'assemblage.

Afin d'avoir une plus grande capacité de réglage, ces panneaux sont découpés sur leur section orbitale arrière. Après regroupages, les opérations de l'assemblage final se succèdent : perçage, encollage, alésage et éclissage.

L'assemblage des panneaux se distingue en 3 zones :

Les jonctions panneaux

Les jonctions de cadres

Les voiles longitudinaux

## LE DORMANT DE PORTE & LA PORTE

L'étape suivante concerne un dormant monobloc de porte cargo. Fabriqué à Rochefort sur mer, il est transporté à l'aide d'une barge jusqu'à Langon. Il est par la suite chargé sur un camion pour finir son trajet à Toulouse. Cet élément est mis en position par STELIA sur un bâti de transport qui comprend également des tables croisées permettant sa mise en référence lors de son intégration.

Il n'y a pas de réglage sur la charnière de porte. La mise en référence du dormant est donc essentielle, car elle induira la position de la porte.

La porte cargo (MCD) est le dernier élément à être monté au poste conversion. Sa surface est de 150 m<sup>2</sup> et sa masse atteint les 2.500kg. Elle est composée de cadres, de longerons, de panneaux et d'une torsion box. Son système d'ouverture, appelé ciseaux, est équipé de vérin permettant son ouverture. Son verrouillage se fait grâce à 24 crochets réparties sur le pourtour de la porte.

Cette zone a été étudiée en soufflerie. De par la forme et la dimension de la porte, le flux d'air subit une accélération sur la partie latérale de l'appareil. Les contraintes aérodynamiques sont importantes, notamment sur les premiers cadres reprenant le poids de la porte ouverte, les contraintes maximales en vol et les efforts de pressurisations du cockpit.

A la fin de ce poste, la partie structure de l'avion est quasiment finie. Il peut alors passer sur les postes suivants et se préparer à sa mise en vol.

## - Trois ans avant la fin... -

--

Par Henri **GUEY 59-63**

Lorsque j'ai passé le concours d'entrée à l'**ENPA**, j'étais élève de 4ème au cours complémentaire Molbert, rue Horace Vernet à Alger.

Je venais de découvrir l'aviation à l'occasion d'un premier vol entre Alger et Toulouse à bord d'un Breguet 2 ponts. Bien que beaucoup plus petit que les longs courriers d'aujourd'hui, cet avion m'avait fortement impressionné par ses dimensions et surtout par ces deux étages, d'autant plus qu'à l'époque, nous venions à pieds, en rang d'oignons, entre l'aérogare et le tarmac pour l'embarquement. Autant que je m'en souviens, les passagers du pont supérieur étaient un peu mieux installés que ceux du pont inférieur.

J'ai fait plusieurs voyages dans cet appareil, tantôt en haut, tantôt en bas. J'ai souvenir que les jambes de l'hôtesse de l'air qui descendait du pont supérieur par un escalier raide et étroit, plus proche d'une échelle de chantier, avaient une fâcheuse tendance à attirer l'attention des passagers masculins.

Allez donc savoir pourquoi.

Je ferais également ce voyage à bord de DC 4 d'Air France ou d'Air Algérie. Le bruit engendré par les 4 moteurs nous rendait régulièrement sourds et une fois descendus, pendant quelques minutes, nous avions une fâcheuse tendance à hurler chaque phrase.

Je faisais ces voyages aux vacances d'été, lorsque nous venions en vacances dans un petit village du Lot ou mes grands parents maternels s'étaient installés à l'heure de la retraite. Ma grand mère était native de ce village, mon grand père était né dans le bordelais. Mais ils s'étaient connus à Alger ou ils avaient pris racine et ou ma grand mère a mis au monde leurs 3 enfants, dont ma mère.

J'étais très motivé et j'attendais fébrilement les résultats du concours d'entrée. Par contre ma mémoire a complètement occulté les dates et lieux où nous passions ce concours.

Enfin la bonne nouvelle est arrivée au courrier. Me voilà, du jour au lendemain, admis dans la grande famille des élèves de cette prestigieuse école.

C'est donc le 1er octobre 1959 que nous avons débarqué, belle bande de « bleusaille », qui en bus, qui accompagnés des parents pour une rentrée mémorable, aux fortes paroles d'un certain **MANDRILLON** annonçant, sur un ton péremptoire, à nos familles que «à compter de ce jour, vos enfants ne vous appartiennent plus »...juste un peu traumatisant...Nous ne savions pas trop ce qui nous attendait, autant pour la vie au quotidien, horaires de travail, nombre d'heures de cours en fonction des matières, mais aussi une légère angoisse du bizutage à venir.

Les réponses à ces questions arrivèrent très vite et en fin de compte, plus de 60 ans plus tard, j'en garde un souvenir ému. Sans doute que, comme beaucoup d'entre nous, j'ai enjolivé certains épisodes.

Mais qu'importe. Et quand les « derniers des mohicans » que nous sommes, nous retrouvons en Espagne ou ailleurs, j'ai un peu la sensation de revenir chez nous. J'éprouve un bizarre sentiment de bien être, je retrouve comme par magie notre culture, nos histoires, notre façon de rire et parler de ce là-bas qui nous manque tant.



C'est entre les murs de cette école que nous avons appris la vie en communauté, cette solidarité dans les moments difficiles, surtout dans le contexte de guerre civile des dernières années.

Cette première année s'est écoulée gentiment, avec quelques consignes joyeusement attribuées par la surveillance générale, après dépassement du quota de 3 avertissements. Certains étaient mérités, comme ce soir là ou, dans notre dortoir avant l'extinction des feux, nous jouions « au frisbee » avec une boîte de camembert.

Grâce à ma dextérité naturelle, j'ai envoyé malencontreusement le projectile contre une vitre qui s'est brisée. Le pion de service qui venait d'entrer m'a vu, mais, avec la plus sincère mauvaise foi, j'ai nié avec ostentation, avec le fol espoir d'échapper à la consigne du dimanche....je pense que j'ai dû l'énerver un brin car, en retour, je me suis pris une belle baffe doublée d'une consigne sèche. C'était mérité.

Mais aujourd'hui je n'ose imaginer ce qu'il serait advenu à ce pion pour cette gifle. Probablement condamné aux galères à perpétuité (celles d'Astérix...). Je vous rassure, je n'en ai gardé aucun traumatisme, mais j'ai retenu la leçon : quand tu fais une connerie, tu l'assumes !

J'avais la chance d'habiter Alger, contrairement à tous mes camarades d'Oran ou d'ailleurs, mais trop loin d'Alger, et qui ne pouvaient rejoindre leur famille qu'aux vacances scolaires. Et donc le samedi soir, un bus partant de l'école nous déposait à l'Agha. De là je rentrais à pieds chez moi, en haut du boulevard Saint Saëns. Le lundi matin « aux aurores », je faisais le chemin en sens inverse. Je dis « aux aurores » parce que le bus partait de l'Agha vers 6h30 pour nous déposer à l'école avant 7h30, Dès notre arrivée, nous avons le plaisir d'apprécier les voix mélodieuses de **MANDRILLON** ou de **GARCIA** (2ième « surgé) derrière leur micro du « bocal » (bureau vitré de la surveillance générale), voix déformées par la sonorisation pas encore Hi Fi, et nous annonçant : »les classes ayant atelier sont priées de se rassembler sous les préaux »...

Dans le contexte dramatique de guerre que nous vivions au quotidien, tôt, ce lundi matin, je descendais la rue Michelet pour retrouver mon bus. Arrivé à hauteur du cinéma « le Versailles » 2 ou 3 détonations provenant d'une arme à feu provoquèrent une légère panique parmi les passants présents.

Quelques secondes plus tard je vis un homme traverser en courant la rue Michelet, une main dans le revers de son veston, cachant de toute évidence une arme. Puis il y eu des hurlements d'une femme sortant d'un immeuble et criant à l'assassin. Que dire, que faire, qui, quoi pourquoi ??? c'étaient toutes les questions que l'on se posait régulièrement. Pourquoi tant de morts ? Comme les autres personnes présentes et dans une presque indifférence, j'ai repris mon chemin vers mon bus. C'était devenu tellement fréquent que la vie reprenait systématiquement son cours, comme si rien ne s'était passé, et tant qu'un proche n'était pas devenu victime. Je serai témoin d'autres attentats aussi violents dans les mois qui suivront, jusqu'à atteindre leur paroxysme le 26 mars 1962...

**MANDRILLON** avait la fâcheuse habitude de se balader à vélo dans toute l'enceinte de l'ENPA, et ce, de façon si silencieuse que c'était bien rare de ne pas se faire « gauler » lorsqu'on faisait une co...rie.

Le soir, à l'heure de l'étude, la nuit déjà tombée, on voyait parfois son nez collé à la vitre d'une fenêtre de la classe, pour surveiller, qui bossait, qui dormait, qui lisait autre chose que la littérature autorisée etc...Bien sur on ne l'avait pas vu venir, toujours silencieux,

Quand il avait un doute, il entrait dans la classe et venait contrôler ce que faisait l'élève soupçonné. Il lui arrivait de saisir une touffe de nos cheveux, entre le pouce et l'index en tirant un peu, et dont la signification était d'aller les faire couper au plus tôt avant consigne....

C'était alors la traditionnelle « coupe » pratiquée par les copains. Du plus loin qu'il m'en souvienne, j'y ai toujours eu droit, en primaire comme au secondaire. Même certains de mes instituteurs ne s'en privait pas. Pour ceux qui l'aurait oublié, « la coupe » consistait à mettre « une botcha » derrière la tête de celui qui s'était fait couper les cheveux. Traduction pour les "nons" initiés ou les oublieux : «une grande claque du plat de la main, sur la nuque – toujours bien dégagée - de celui qui sortait de chez le coiffeur ».

Je ne me souviens pas de tous les noms des profs et des copains, le temps ayant un peu embrumé ma mémoire. Qu'ils me pardonnent. Je revois pourtant avec beaucoup de précision mon ami Jean **GALIANA**. Il habitait pas très loin de chez moi, du côté de l'église Saint Charles. De temps en temps il venait chez moi, ou moi chez lui. Nous bricolions des modèles réduits d'avions, en écoutant de la musique sur un vieux "Tepaz", pendant qu'à l'extérieur les gendarmes mobiles s'en donnaient à cœur joie à « défourailler » sur tout ce qui bouge, humour au 25ième degré, hélas.

Une fois rentrés en France, j'appris par une de mes tantes qui connaissait sa maman, qu'il était parti poursuivre ses études à Djibouti. Lors d'un retour en métropole il disparut au cours du crash de son avion. Triste fin et grosse perte d'un ami très cher...

Pour rester sur une note plus optimiste, je n'oublie pas non plus notre ami Jean Claude **GASSO** qui passait son temps à raconter des blagues et à charrier tous ses copains de promo. Revu au cours de nos réunions annuelles ou encore chez notre ami commun Richard **BONGIORNO**, j'ai pu constater avec joie que, malgré les ans, il était resté le même.

En troisième, j'ai connu également un « savoureux » élève Corse. Et bien, croyez moi si vous voulez, mais ce garçon passait son temps à ...dormir. Je me suis toujours demandé si à l'atelier, appuyé sur son étau, la tête dans les mains, il n'avait pas réussi l'exploit de dormir debout. Il a craqué assez rapidement et on ne l'a plus revu à partir du 2ième trimestre (enfin, je crois). Par respect pour les Corses... que j'embrasse (on ne sait jamais...), je ne citerai pas son nom.

Pardon à vous tous que je ne cite pas, ce serait trop long et je suis sûr d'en oublier. Sachez que malgré ma proximité avec les 80 printemps, je vous garde toujours une place privilégiée dans mon cœur.

Et puis le temps, inexorablement, a passé, deuxième année puis la pire, la troisième année, 1962, celle de la fin de notre Algérie. J'étais en 1er TI, nous étions tous sous pression en raison des « événements ». Les aller retour sur Alger n'étaient pas toujours très sûrs. Un lieutenant du 1er REP, qui avait épousé une jeune femme de l'immeuble où nous habitons, et avec qui j'étais ami, venait quelquefois me chercher le samedi après midi. Un jour il m'amena à Zéralda afin de visiter son cantonnement ...et le mess des officiers d'où je ressortis un peu bourré sur les bords...

Arrivent les vacances de Pâques, avec un dernier regard sur l'école et un retour définitif à la maison, la tension étant devenue trop vive.

La situation tournant au drame, surtout après la fusillade du 26 mars à la grande poste, on commença alors à préparer notre départ pour la métropole, avec pour refuge ce petit village du lot où vivait toujours ma grand mère.

Départ le 15 juin avec une partie de ma famille vers Marseille sur le « ville de Tunis » chargé à bloc, arrivée le lendemain matin, avec un accueil assez sympathique des personnels de l'EDF.

Mon père travaillait à l'EGA et le personnel métro avait organisé un centre d'accueil pour les familles de cette administration. Je n'en dirais pas autant d'un certain Gaston **DEFFERRE**, mais là n'est pas mon propos...

Le soir même nous prendrons un train de nuit en direction de Toulouse, puis le lendemain un tortillard pour le Lot.

Mon père rentrera en septembre après avoir obtenu une mutation vers le pas de calais. Je garde un très bon souvenir de cette région où, comme l'a chanté **Enrico**, « les gens du nord ont dans le cœur, le soleil qu'ils n'ont pas dehors ». Mais P... qu'il y fait froid l'hiver, nous qui ne connaissions la neige que par cartes postales interposées !

*Parole d'honneur, même pas je savais que Béthune il existait...Je connaissais que « le bourreau de Béthune », catcheur qu'on voyait sur l'unique chaîne visible à Alger. Et en noir et blanc en plus, mon frère...*

Je passai mon 1er bac à Marseille en octobre 62 (remarque pour les jeunes : il y en avait encore 2 à l'époque) puis le second à Toulouse en fin d'année scolaire 62-63.

La suite ? Comme tout le monde, on se cherche un avenir à droite, à gauche. Trois ans à Lille, quatre ans à nouveau à Toulouse, six ans à Paris puis « fuite » de cette ville de cinglés pour la Provence et son soleil. En 62, on se considérait un peu comme privilégiés puisque d'abord, nous avons eu un point de chute chez ma grand mère, et qu'ensuite, mon père a pu se recaser dans son administration.

Mais je pense hélas, à tous ceux qui n'avaient personne, aucun endroit où se poser, pas d'emploi, et le mépris et rejet de notre communauté, sans parler du problème des harkis....

Aujourd'hui, j'ai l'impression curieuse, avec le recul des ans, que la vie n'est qu'une succession d'épisodes plus ou moins indépendants les uns des autres, et dont on garde en partie le souvenir. Mais avec l'âge, et quand on a changé souvent de lieux, de voisins, d'habitudes, il ont perdus parfois, me semble t'il, un peu de leur force..

Néanmoins et malgré tous ces bouleversements, les 19 premières années de ma vie dans ma ville natale, dans ce pays d'où je viens et qui n'existe plus (chanson de **Jean PAX MEFRET**) restent et resteront à jamais indélébiles.

Henri **GUEY 59-63**

—

**LA TRESORERIE**  
**Bilan Comptable 2021**

	Avoir	Crédits	Débits
Report Avoir du compte courant au 31/12/2020	4 529,32		
Livret A - Association au 31/12/2021	13 502,94		
Encaissement (cotisations + participation A.G. + Mémoires + Pin's + annuaires)		4 012,85	
A.G séjour + festivités			X
Imprimerie journaux + Annuaire			3 194,50
Site Internet ENPA - OVH			26,69
Solidarité DCD			240
Dépenses générales (Timbres, Fournitures, papeterie ).			281,17
Remboursement AG			X
Assurance MAIF			113,65
Frais de Banque + autres Débits			110,04
Report Avoir compte courant pour 2022 (pour info)		4 576,12	
Livret A Avoir (pour Info) pour 2022		13 570,45	
<b>Total Avoir + Crédits</b>	<b>18 032,26 + 4012,85</b>	<b>22 045,11</b>	
<b>Total dépenses</b>			<b>3 966,05</b>
<b>Situation au 31-01-2022</b>	<b>18 146,57</b>		

# - AQUILON, L'AVION N° III DE CLEMENT ADER -

— —

Par Pierre LEBELLE 56-59

Participation à la recherche historique au Centre d'Essais des Propulseurs de Saclay (CEPr) :

- sur son moteur... à vapeur,
- sur son hélice... en barbes de bambou.

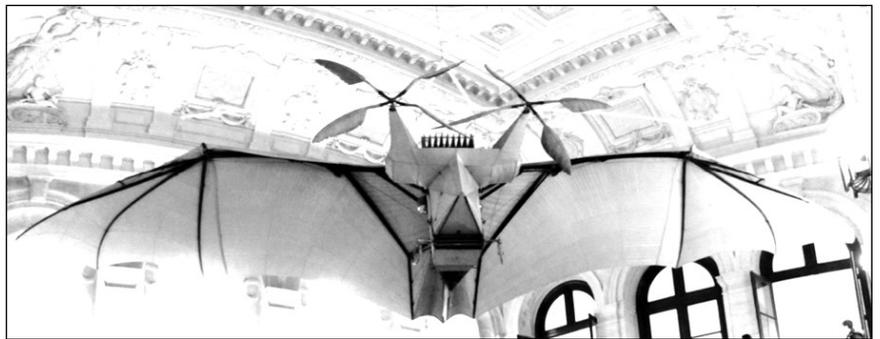
## - A LA NAISSANCE DE L'AVIATION :

Clément ADER, l'inventeur du mot "AVION", ne mériterait-il pas le titre de premier homme à avoir volé sur un plus lourd que l'air, mieux que les frères WRIGHT pour leur exploit réalisé le 17 décembre 1903 sur une plage déserte aux Etats Unis ?

En effet :

- Déjà le 9 décembre 1890, dans Parc d'Armainvilliers, Clément ADER avait réalisé un vol rasant d'une cinquantaine de mètres sur "l'EOLE" équipé d'un moteur à vapeur. Mais faute de commission officielle pour enregistrer les faits et les circonstances, l'évènement ne sera pas homologué.

- Plus tard le 14 octobre 1897, au camp militaire de Satory, Clément ADER présentait son "Avion n° III", commandé par le Ministère de la Guerre, à une "commission de réception", cette fois tout à fait officielle, présidée par le Général MENSIER. Cet "Avion n° III" pesait 400 kilos était équipé de deux moteurs à vapeur de 20 chevaux chacun, alimentés par une chaudière commune avec brûleurs à alcool, et de deux hélices contrarotatives afin de neutraliser l'effet du couple de renversement.



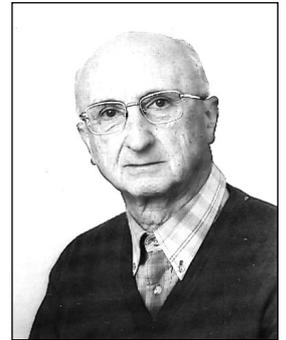
L'AVION N°III de Clément ADER au Musée des Arts et Métiers

Pour première épreuve, Clément ADER s'était engagé, bien imprudemment compte tenu des connaissances de l'époque, notamment en pilotage, mécanique du vol et en météo, à réaliser "un vol circulaire sur une piste balisée de 1500 mètres de développement et de 40 mètres de largeur".

Hélas, l'épreuve fut décevante comme en témoigne le rapport de la "commission de réception". Et là s'arrêta la carrière de "l'Avion n° III" manifestement victime, sur sa trajectoire circulaire, d'une rafale de vent en plein travers et de l'inexpérience de son pilote. L'objectif de l'épreuve n'étant pas atteint, le rapport en décrit les circonstances mais ne précise pas si "l'Avion n° III" a réussi ou pas, sur une partie au moins de sa trajectoire, à "s'enlever de terre sous l'impulsion de sa force motrice".

Or :

L'appareil s'est immobilisé à environ 300 mètres du point "C", à partir duquel les traces de roues au sol avaient complètement disparues. Une lettre du lieutenant du Génie Binet, membre de la commission, retrouvée plus tard dans les dossiers du Ministère de la Guerre, est catégorique sur ce point. Ainsi le 14 octobre 1897 à Satory, Clément ADER sur "l'Avion n° III" a bien fait "une envolée ininterrompue de 300 mètres", soit une distance suffisamment grande pour qu'il puisse être reconnu, malgré la trajectoire non contrôlée et la destruction de son appareil, comme étant l'homme qui, le premier au monde, a réussi à voler sur un plus lourd que l'air.



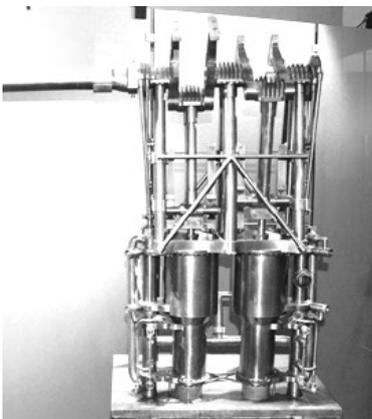
Pour les français le débat n'a donc plus lieu d'être, même si pour les américains, procès verbaux des témoins et photographies du vol du 17 décembre 1903 à l'appui, cet honneur doit revenir aux frères WRIGHT.

**AU CEPr, 95 ANS PLUS TARD :**

A l'occasion de la préparation de "l'année Clément ADER", le Général LISSARRAGUE, directeur du Musée de l'Air, entreprit d'enrichir le dossier Clément ADER en apportant les preuves techniques que l'AVION N°III était bien capable de voler.

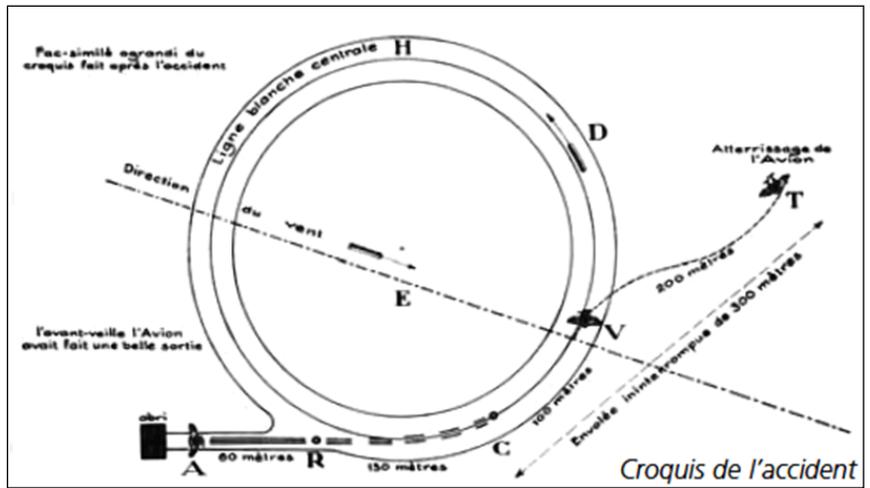
A cette fin le CEPr reçut un des moteurs à vapeur pour des essais de caractérisation avec mesure de la puissance sur l'arbre. Il s'agissait de vérifier si les moteurs étaient bien capables de fournir chacun les 20 chevaux sur lesquels Clément ADER comptait. Le moteur livré était accompagné de documents manuscrits établis par Clément ADER. Ils allaient être très utiles pour la préparation du moteur et tout particulièrement pour les réglages de la distribution.

***Le moteur bicylindre à vapeur avec son arbre porte hélice***

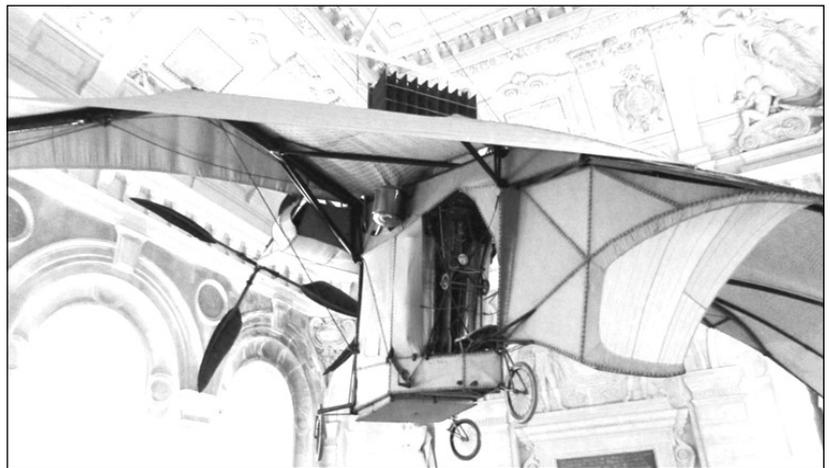


Une Chaudière volante

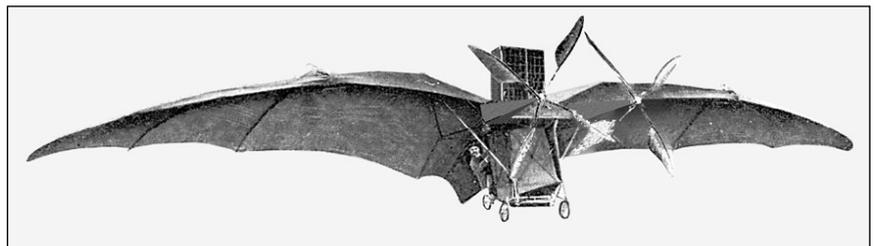
- 4\_Entrée d'Air
  - 3\_Brûleur
  - 1\_ Chaudière + 2\_Départ vapeur
  - 5\_Cheminée
  - 6\_Un Moteur à vapeur monocylindre
  - 8\_Condenseur + 9\_retour eau
  - 7\_Réservoir alcool
- Cycle de l'eau en circuit fermé



Piste circulaire à l'origine de la catastrophe

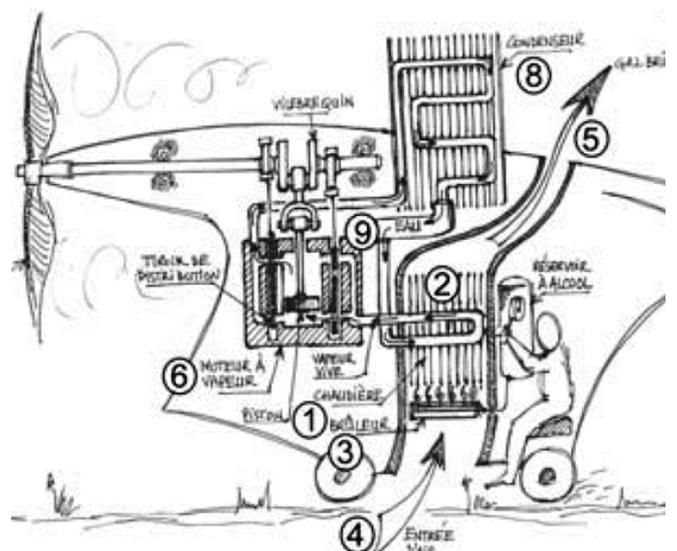


Poste de pilotage derrière la chaudière



Clément ADER au poste de pilotage tel un cheminot derrière sa "Machine"

**NOTA :** Croquis et photos ont pour origine le Musée du Conservatoire des Arts et Métiers de Paris, le site Wikipedia et le CEPr.



**L'installation motrice comporte :**

**2 moteurs de 2 cylindres chacun.**

**-Taux de détente : 5**

**- Puissance maximale au banc : 25 CV**

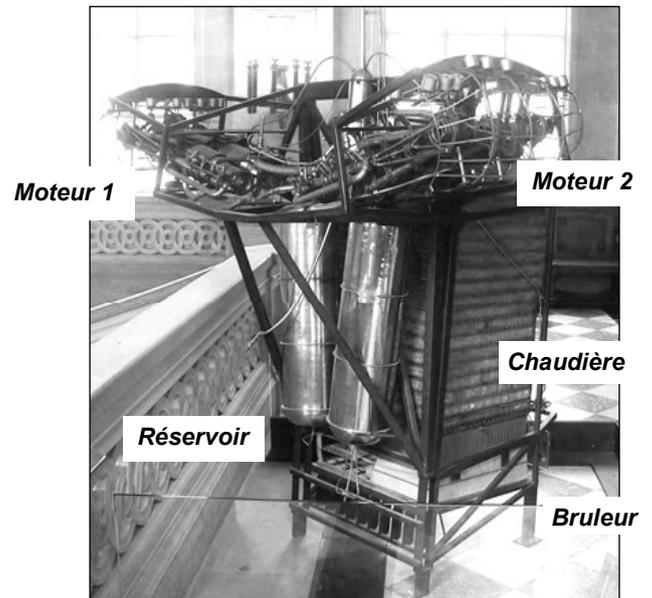
**à 480 tr/min pour une pression de 15 kg/cm<sup>2</sup>**

**- Poids pour les 2 moteurs, la chaudière, le brûleur et le condenseur : 145 kg,**

**- l'eau : 26 kg,**

**- l'alcool : 106 kg.**

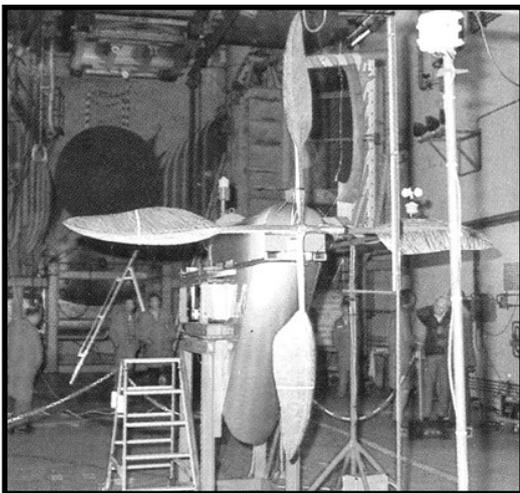
**Le condenseur, les arbres porte hélice et les hélices complètent cet ensemble propulsif.**



Après démontage, inspection, expertise, remise en état des pièces et remontage du moteur, celui-ci fut installé au Banc C2 pour les réglages et la réalisation des essais.

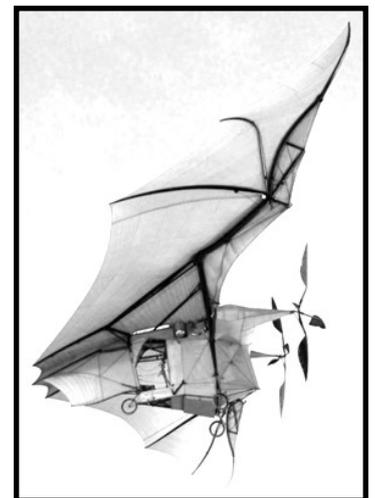
L'absorption et la mesure de puissance sur l'arbre de sortie étaient assurées par un moulinet RENARD "d'époque" préalablement étalonné. Les essais préliminaires permirent de vérifier le bon fonctionnement des accessoires et tout particulièrement celui du graisseur à condensation.

La première rotation eut lieu le 26 mars 1985 et la dernière le 17 Janvier 1986.



**Hélice de l'AVION N°III de Clément ADER au banc T1, entraînée par un moteur électrique.**

**"4 Pales, apparence de Plumes, faites de**  
**- Tiges de Bambou,**  
**- Barbes en Toile et Papier de Chine, nervées par**  
**- un fil de bambou"**



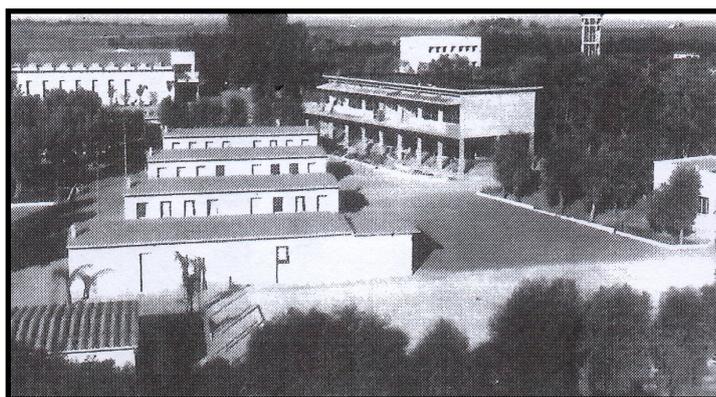
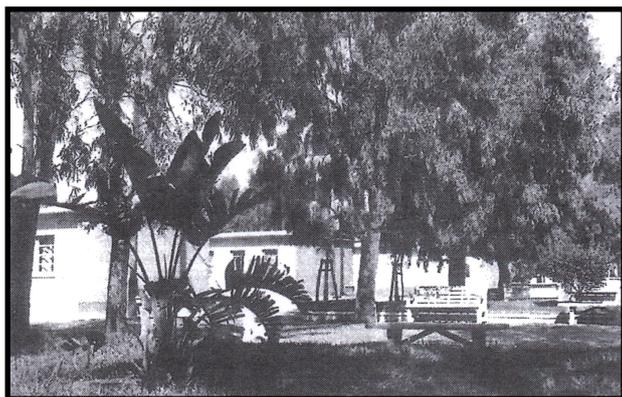
**Belle chauve-souris**

Parallèlement l'hélice, entraînée par un moteur électrique reproduisant les performances attendues du moteur à vapeur, était essayée et caractérisée au Banc T1. Il fut observé à cette occasion que l'hélice, grâce à ses pâles en barbes de bambou, se déformait naturellement avec la vitesse de rotation et que cette déformation lui conférait des propriétés favorables au décollage. Autrement dit cette hélice disposait d'un système de pas variable automatique naturel.

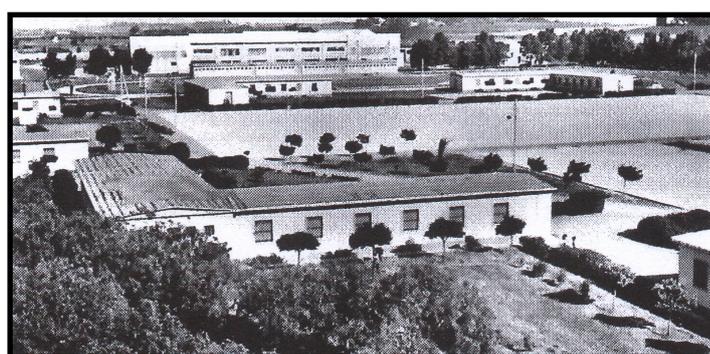
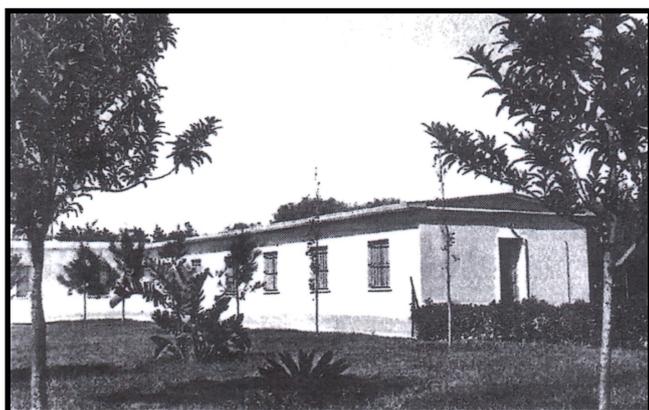
Les résultats des essais, obtenus à partir des formules et des tableaux de corrections établis par le Colonel RENARD, ont démontré que les moteurs et les hélices étaient bien capables de fournir la puissance propulsive nécessaire pour permettre à l'AVION N°III de Clément ADER de "s'enlever de terre sous l'impulsion de sa force motrice".

**Pierre LEBELLE (ancien du CEPr)**

# - Ecole ENPA Cap Matifou -

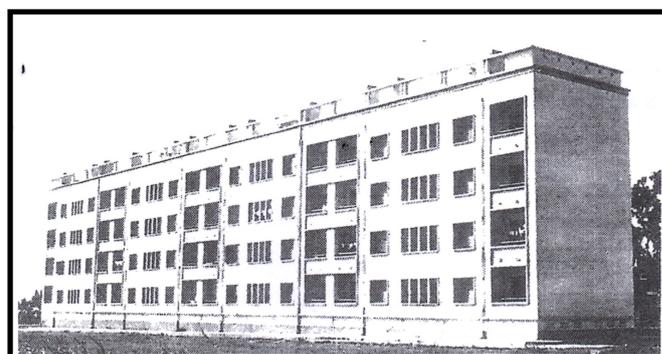


Les Classes



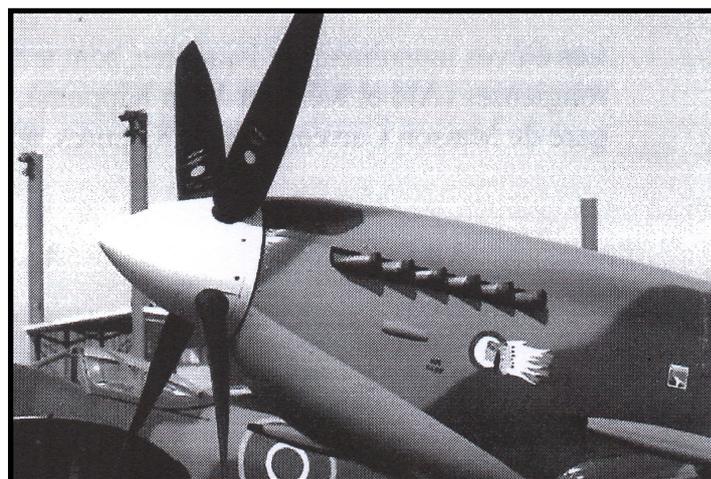
Dortoir

Dortoirs, Stade, Ateliers



Ateliers Chatry

Bâtiment des Professeurs



Baptême de l'Air sur Douglas DC3

Spitfire

# - Ingénieurs Des Etudes Et Techniques De l'Armement -

--

**Alexandre Tran-Ba-Tho (ICETA )**

**responsable annuaire CAIETA (section anciens)**

**Confédération amicale des Ingénieurs des ETA**

**0782782799**

**off.tbt@gmail.com**

*Dans le cadre du cinquantenaire du statuts des Ingénieurs des études et techniques de l'armement de la DGA, la CAIETA (confédération amicale des IETA) a édité un magazine pour célébrer ces 50 ans. Ce magazine a été envoyé gratuitement à tous les anciens IETA dont la CAIETA avait les coordonnées à jour.*

*La CAIETA s'est également lancée dans un recensement des anciens du corps qui ont été les premiers à y entrer (fusion des corps existants avant celui des IETA).*

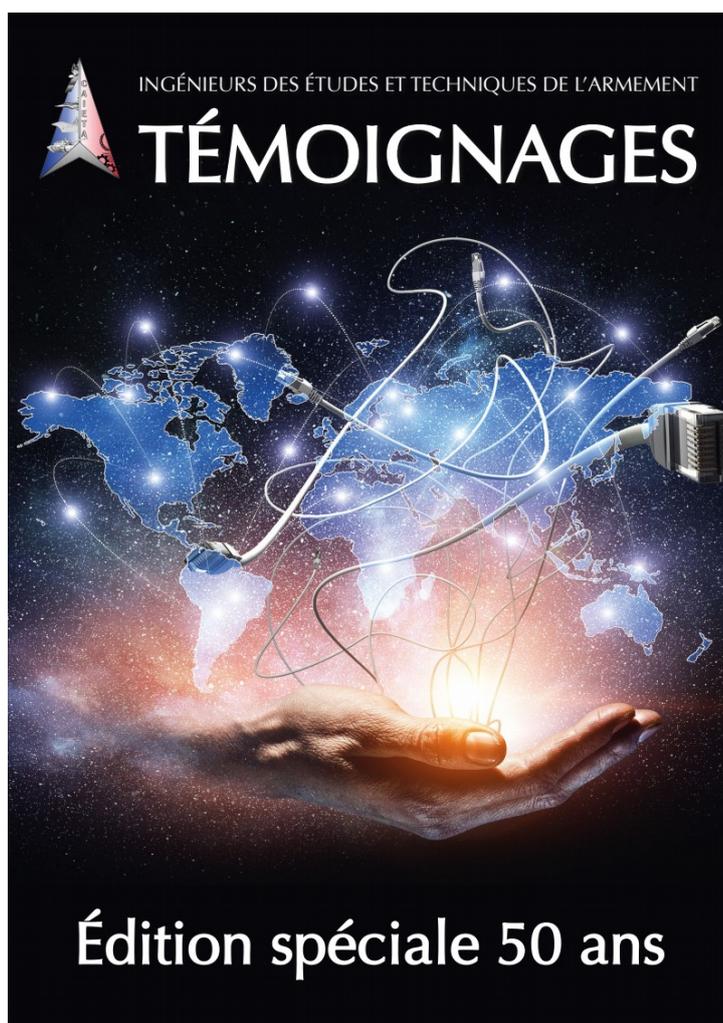
*Les anciens de Cap Matifou peuvent se faire connaître et actualiser leurs coordonnées auprès du responsable de l'annuaire CAIETA (section anciens).*

**Contact : Alexandre, phab.tbt@gmail.com**

**ou écrire directement à caieta@orange.fr**

**Afin de prendre en considération nos relations entre élèves ayant appartenu à l'Ecole de l'ENPA de cap Matifou et les personnes ayant fait carrières à l'ETA je vous adresse les coordonnées de **Mr. Alexandre Tran-Ba-Tho** afin de vous donner le moyen de retrouver une de vos relations via ces 2 organismes présents actuellement.**

**Antoine PALOMAR**



## - Explorateur au Niger -

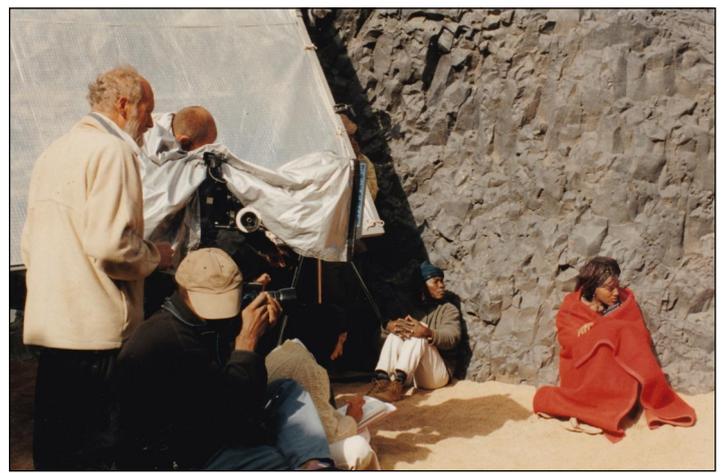
--

Par Richard **GRAILLE** 49-58

Suite de la rubrique du Journal n°81

En route pour **Zinder** nous traversons une région magnifique que je ne connaissais pas. Nous devons passer trois jours à **Zinder** pour attendre le convoi qui relie **Zinder à Agadez**. J'en profite pour renouer avec une bonne crise de paludisme qui va m'handicaper pendant plusieurs jours.

Ce convoi, organisé une fois par semaine, est escorté par plusieurs véhicules militaires fortement armés destinés à nous protéger d'une attaque des rebelles Touaregs. Le convoi se compose d'une trentaine de camions lourdement chargés, de



trois autocars pleins et de quelques 4X4 et voitures particulières.

**Aderbissinat**, à mi chemin entre **Zinder et Agadez**, les militaires nous abandonnent au centre du village pour aller se réfugier sur une colline d'où ils pourront aisément se protéger d'une attaque rebelle nous laissant à la merci de ce raid s'il se produisait.

Pour me rassurer le capitaine qui assure notre protection me signale que si les rebelles viennent ils s'intéresseront tout particulièrement à mon véhicule dont ils ont grand besoin.

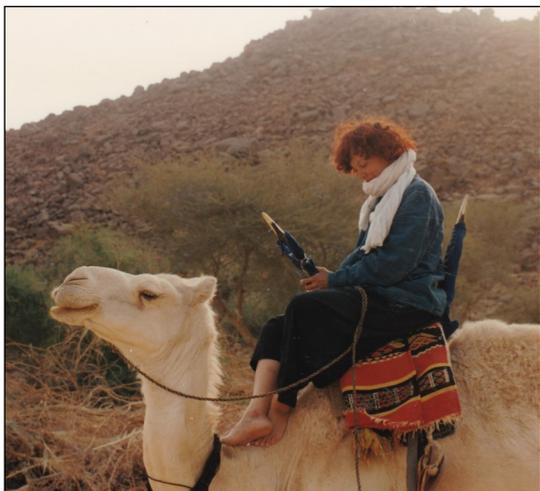
Par précaution je vais mettre en panne la voiture et me fonder pour la nuit dans la foule pour m'éviter tout désagrément.



Le traditionnel repos convivial du thé



Paysage rare dans le désert



Ginette MONOD

Arrivé à **Agadez** sans encombres, je prends contact avec la rébellion à qui je suis confié à Sidi **Illies** qui va nous accompagner jusqu'à **Timia** sur les lieux, du tournage du film **Imuhar**. Il relate l'histoire d'un petit garçon dont sa maman française vient de mourir, à qui son père touareg va faire découvrir le monde touareg. Ce père est interprété par Mohamed **IXA**.



Voici bien longtemps que je n'avais pas emprunté la piste **d'Agadez Timia**. Elle ne s'est bien sur pas améliorée. Mais ce n'est pas pour cela que Sidi veut prendre le volant. Il ne faut pas que l'on puisse croire que la voiture appartient à un **nassara**. La précaution s'avèrera judicieuse Quarante kilomètres après **Agadez** un véhicule plein d'homme : enturbannés et fortement armés nous barre la route dans le village de **Dabaga**. Sidi nous abandonne pour aller parlementer avec les rebelles. Il n'a pas besoin de se présenter car tous le connaissent. Par contre, bien qu'il ait indiqué que la voiture appartenait à Mohamed **IXA** qui fait aussi partie de la rébellion, le chef des rebelles lui indique que si Dieu avait amené ce véhicule ici c'est pour qu'il y reste. A bout d'arguments Sidi sort son pistolet et menace le chef qui consent enfin à nous laisser partir. Il va en plus prévenir ses autres amis sur le parcours pour qu'ils ne nous procurent plus d'ennuis.



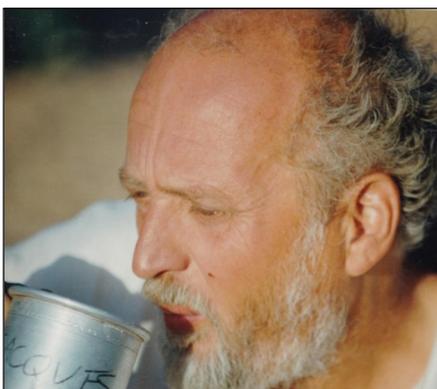
Avec les rebelles Touaregs

Nous arrivons sur le lieu de tournage où un accueil chaleureux nous est réservé. Nous assistons à quelques scènes de tournage dans le massif de l'**Air** avec des wadis luxuriants, des champs de lave, des gueltas d'eau fraîche qui alimente la **guelta de Timia** en contre-bas.



Forte escorte

Au bout de 3 jours à en pendre plein les yeux, il est temps de rentrer, profitons d'une puissante escorte de véhicules de rebelles pour retourner à Agadez. Ginette et Bernard sont ravis de leur voyage tant à destination de **Niamey** que du **Tibet** que dans l'**Air**.



Jacques DUBUISSON

C'est sûr, nous les reverrons dans le **Ténéré**, quand la sortie le permettra. Ils prennent un car à destination de **Niamey** avant de s'envoler vers Paris.

Pour ce qui me concerne, ma décision est prise : je reviens m'installer à Agadez. J'achète un terrain dans le centre ville avec le projet d'y construire ma maison.



Annick De Royelle et sa fille

En plus, avec **IXA** et son acolyte **Liman**, nous jetons les bases de notre future agence de voyages : **Tidène Expéditions**.

Avec **Ramdan**, nous reprenons la piste pour le Tchad en empruntant le même itinéraire et en étant aussi prudents qu'à l'aller.



Hali

Pour le dernier bivouac avant N'Djaména nous arrivons dans un village qui semble complètement abandonné.

Nous y pénétrons après avoir effacé nos traces pour ne pas signaler notre présence aux coupeurs de route.

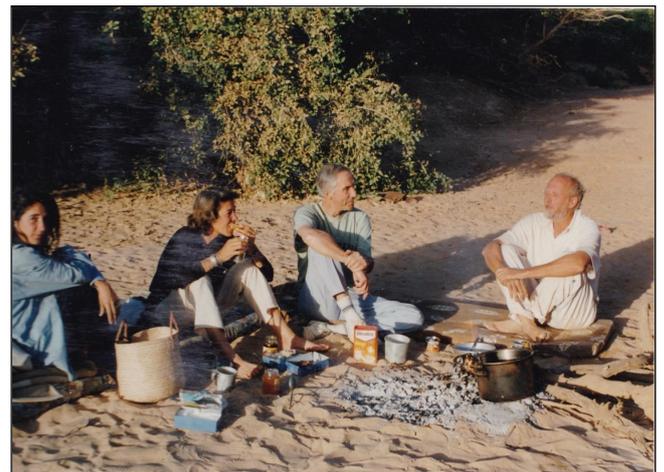
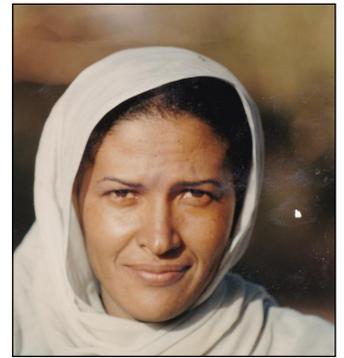
Nous installons un campement sommaire pour le cas où une menace se présentait. Notamment, nous n'allumons pas de feu.

A notre grande surprise, nous voyons arriver une très vieille femme qui devait nous observer depuis notre arrivée. Voyant que nous ne présentions aucun danger elle est sortie de sa cachette pour nous faire partager sa natte en lambeaux et le brouet qui devait lui servir de repas.

En fait c'est nous qui allons l'inviter. Au petit matin, avant de partir nous lui laissons nos dernières provisions : du thé, du sucre, des pâtes, de l'huile, des allumettes mais aussi une casserole, une natte et une bonne couverture.

Nous arriverons le soir même à N'Djaména sans autre incident notoire en évitant soigneusement de passer par Nokou.

Je suis content de retrouver **Tessa** ma chienne sloughi que j'avais dû confier à des amis et qui me fait une fête monumentale. La prochaine fois, c'est promis, elle sera du voyage et découvrira **Agadez et le Niger**.



### Djanet Rupestres

Novembre 1977

J'accompagne un groupe de 6 touristes amateurs de gravures rupestres. Notre guide est **Chafirou** et le cuisinier **Reïchi**. J'ai effectué de nombreux voyages avec eux. Ils font partie des meilleurs employés de



notre Agence **Tidène Expéditions**.

Le vrai voyage commence vraiment à partir de **l'Adrar Madet** cerné par les dunes en plein cœur du Ténéré. J'inaugure mon nouveau GPS que je confie à mon passager qui va vérifier les caps suivis à la sortie des dunes. Après c'est tout droit sur notre objectif, la montagne de **Tiffa** qui, dans une cuvette, culmine à 10 mètres de hauteur. Nous avons environ 300 kilomètres à

parcourir sur un reg pratiquement plat sans aucune trace de précédents véhicules.

Je tiens à vérifier les caps car **Chafirou** ne sait pas lire une carte, il n'en a d'ailleurs pas et n'a pas non plus de GPS. Au bout d'une centaine de kilomètres, mon passager m'indique que la voiture de tête a dévié de la direction prévue et va trop à l'est. Quelques kilomètres plus loin, sans que j'intervienne, **Chafirou** reprend le bon cap. Une heure plus tard, il ne suit à nouveau pas le bon cap et part cette fois trop vers l'ouest. Il rectifie très vite. Enfin mon passager m'indique : **Tiffa** 30 kilomètres, puis 20, puis 10 et enfin **Tiffa** se dresse devant nous.

Il y a des explications à ce qui peut paraître relever de la magie. Tout d'abord, dans la journée et selon l'heure, une première indication est donnée par l'ombre de la voiture projetée sur le sol. Sa position donne un précieux renseignement. Ensuite, les vents qui soufflent pratiquement toujours dans le même sens laissent des ridules semblables à celles laissées par la mer qui se retire sur une plage au moment de la marée. C'est peu mais je ne vois pas d'autre explication.

Le lendemain, alors que nous roulions vers **Chirfa**, je lui demande de m'indiquer la direction et le nombre de kilomètres qui nous séparent de notre destination. Une troisième fois je lui pose la même question. Il m'indique la direction plein est et la distance de 90 kilomètres. Il ne s'est trompé ni sur la direction ni sur le kilométrage. Nous atteindrons **Chirfa** au bout de 85 kilomètres.

Après s'être ravitaillé en eau, en quelques légumes chez **Bakoye** et lui avoir acheté un cabri pour avoir de la viande fraîche, nous prenons la piste de Djanet qui est plus ou moins balisée. Je l'avais empruntée lors de mon premier grand voyage saharien en 1971.

La frontière avec l'Algérie n'est bien sûr pas matérialisée, mais **Chafirou** me dit qu'il faut se présenter au camp des militaires algériens que nous apercevons au loin. A notre arrivée nous sommes accueillis par les soldats menaçants qui nous font descendre des voitures pour les fouiller de fond en comble. Je m'approche du commandant et lui dit que je connais **Rabah Mahjer**.

C'est un footballeur algérien qui avait marqué un but mémorable à la grande équipe d'Allemagne lors d'une précédente coupe du monde.

Arrêtez, arrêtez, ce sont des amis ! Ils connaissent **Rabah Mahjer**. Du coup, ils nous ont offert des dates et du thé. Nous étions les premiers véhicules à emprunter cette piste depuis 3 ans d'où leur méfiance.

A l'arrivée à **Djanet**, les autorités nous font savoir que pour visiter les magnifiques gravures du **Tassili**, il va falloir prendre deux voitures algériennes conduites par des chauffeurs algériens mais aussi un guide et un cuisinier algérien. Nous sommes contraints de nous incliner. Nos amis, après leur randonnée dans le **Tassili**, prendront un avion pour **Tamanrasset** puis **Agadez**.

**Chafirou**, **Reïchi** et moi devons retourner seuls à Agadez. Nous achetons quelques provisions sur le marché où l'on nous demande quelle est notre destination Méfiants, nous leur disons que nous partons vers **Tamanrasset**.

Pour partir nous prenons la route goudronnée qui mène à l'aéroport sur 30 kilomètres. Ayant l'impression d'être suivi, je m'arrête imité par **Chafirou**. Un Toyota avec 4 hommes enturbannés qui était derrière nous s'arrête aussi. On s'intéresse visiblement à nos déplacements. Ce n'est pas rassurant. **Chafirou** redémarre, je le suis mais pas l'autre voiture.



**Richard GRAILLE 49-58 Suite et fin dans le prochain journal**

## *- Atterrissage en surcharge et vidange carburant -*

— —

**Laurent AKRICH Officier Pilote de Ligne & instructeur B777**

**Suite de la rubrique du Journal n°81**

- **L**es conditions sur le terrain de retour :
- **M**étéo (vent, visibilité, conditions d'atterrissage automatique, etc...)
- **P**erformances à l'atterrissage
- Performances en remise de gaz
- **E**tat piste (sèche, mouillée, contaminée, ½ largeur déneigée, etc...)
- **A**ltitude terrain
- **T**empérature

### 5) - **L**es conséquences de l'avion lourd :

A titre d'exemple, le retour à Roissy à 341 tonnes (344,5 t – le carburant consommé le temps de se représenter à l'atterrissage) nécessite en conditions ISA :

- **L**a réalisation d'une check-list spécifique.
  - **U**ne vitesse d'approche de 200 kt.
  - **U**ne vitesse verticale théorique = 1000 ft/ minute.
  - Une vitesse verticale au toucher < 360 ft/minute. Ces trois points vont conduire à un pilotage très délicat.
  - **U**ne distance d'atterrissage réelle de 2950 m (imposant l'utilisation exclusive des pistes longues de 3616 m).
  - **U**n niveau d'autobrake à 4 (positions utilisables : 1, 2, 3, 4, max auto).
  - **L**a fusion des fusibles des 12 roues puis le dégonflage des 12 pneumatiques du fait de l'énergie dissipée lors du freinage (ces fonctionnalités étant prévues pour éviter l'éclatement des pneumatiques)
- Une probable évacuation de l'avion par les toboggans du fait du risque de feu de train (avec les risques de blessures associés)

- Le retour en surcharge - en particulier si celle-ci est importante - présente donc des risques non négligeables et ne peut être envisagé qu'en cas d'extrême urgence.

### 6) - La vidange de carburant :

L'autre possibilité est de se présenter à une masse < MLW en ayant préalablement vidangé.

- **L**e système de vidange du B777-300 ER :

**L**a conception du circuit carburant de cet avion est extrêmement simple :

- 1 réservoir dans chaque aile qui peut contenir 31,3 tonnes dans chaque,
- 1 réservoir central qui peut contenir 82,9 tonnes. Il n'est utilisé que si la quantité requise dépasse

celle contenue dans les voilures et il est consommé en premier (pour diminuer les efforts à l'emplanture).

Chaque réservoir est équipé de deux pompes pour alimenter les moteurs (pour la redondance), soit 6 pompes au total.

Le système de vidange (fuel Jettison ou fuel dump) est quant à lui composé de 4 pompes : 2 pour le réservoir central (qui sont les mêmes pompes que celles utilisées pour l'alimentation carburant). Pour les réservoirs de voilure, il y a une pompe par réservoir dédiée à cette fonction.

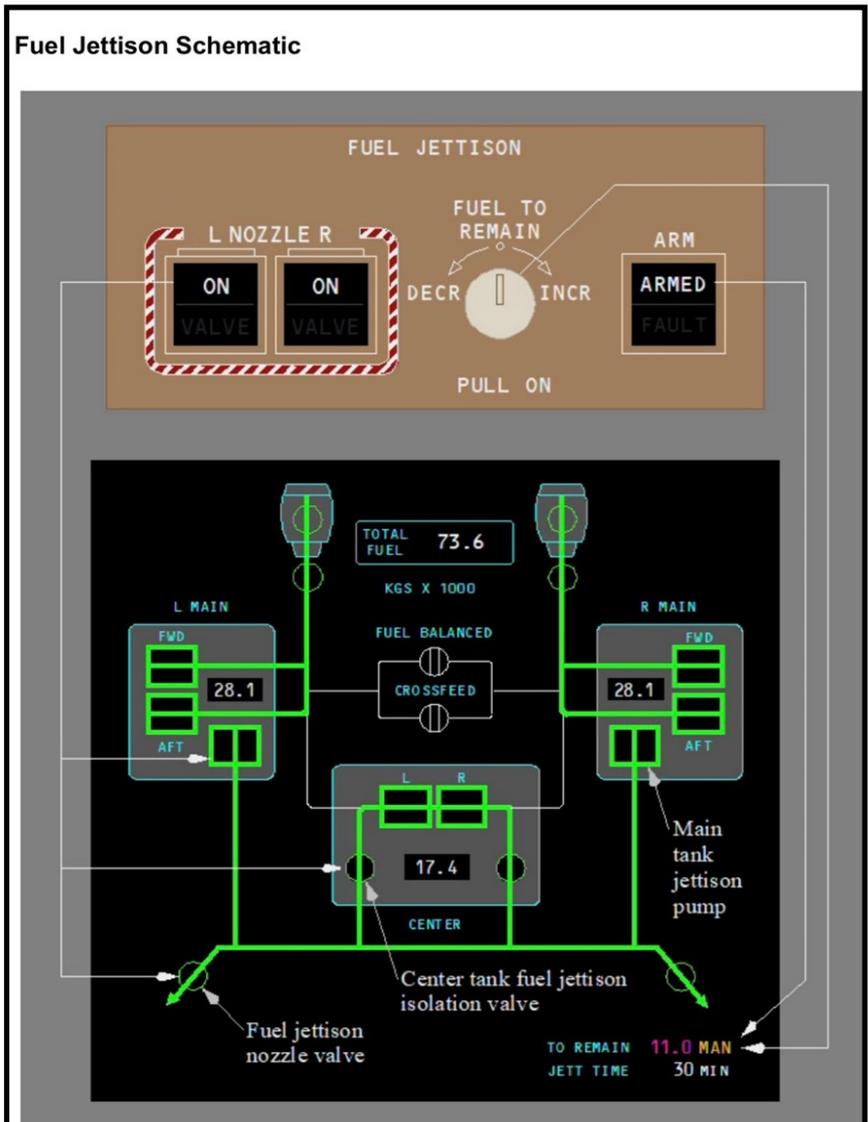
Le carburant vidangé s'évacue par des buses situées sur le bord de fuite et impérativement éloignées des réacteurs pour éviter tout risque d'incendie (voir photo).

La vitesse de vidange est de :

- 1,8 t/minute si seuls les réservoirs de voilure sont en vidange.
- 2,5 t/minute si tous les réservoirs sont en vidange.

La vitesse de vidange est donc plus importante lorsqu'il y a beaucoup de carburant à vidanger et l'on voit que dans le cas de la quantité maximale à vidanger (93 tonnes - voir § précédent), le temps de vidange sera d'environ 45 minutes.

- Les conditions de vidange :



A proximité de chacun des aéroports susceptibles d'être confrontés à des cas de vidange, il existe des zones dédiées. Bien entendu, cette manœuvre doit être coordonnée avec le contrôle aérien local et réalisée d'une part à une hauteur suffisante (> 4000 ft, pour permettre la vaporisation totale du carburant et l'absence de résidus au sol) et d'autre part en l'absence d'avions en-dessous.

Ci-dessous la vidange d'un Boeing 777-200ER qui s'effectue à trop basse hauteur et sans autorisation du contrôle.

- La check-list Fuel Jettison :

Cette opération inhabituelle est bien entendu effectuée à l'aide d'une Non Normal Check-list (NNC). La quantité restante peut être modifiée (il y a une valeur minimale qui évite par construction l'assèchement total de l'avion en cas d'erreur) et la valeur proposée par défaut

est celle qui permet à l'instant T de respecter la MLW. Le temps restant de la vidange est indiqué sur la page FUEL.

La réalisation de cette NNC appelle plusieurs commentaires :

- L'opération pouvant être relativement longue et l'autorisation pas forcément immédiatement obtenue, il peut être intéressant de débiter cette Check-list relativement tôt, quitte à traiter en parallèle d'autres check-lists de manière à ne pas être obligé de se mettre en attente pour terminer la vidange,

- Par contre l'opération étant irréversible (pas de ravitaillement en vol possible sur les avions de ligne), il est important de s'assurer que le reste du scénario se déroulera comme prévu. Par exemple, un déroutement en conditions marginales nécessitera d'avoir soigneusement étudié et calculé une solution de secours (terrain de dégivrage au terrain de déroutement) avant de choisir la valeur de carburant restant.

7) - Au niveau formation :

Du fait de la fiabilité des avions actuels, des cas de pannes nécessitant une vidange ou un retour en surcharge sont extrêmement rares, cette situation pouvant survenir également en cas de malade à bord nécessitant un déroutement (après un contact au SAMU via le téléphone satellite).

Ces quelques cas par an sont en général fortement médiatisés.

Ils nécessitent néanmoins une formation lors de la qualification de type initiale ainsi qu'un entraînement régulier lors des cycles de formation récurrente.



B777

**Laurent AKRICH Officier Pilote  
de Ligne & instructeur B777**

<b>Fuel Jettison</b>	
Condition: Fuel jettison is needed.	
1	FUEL JETTISON ARM switch . . . . . ARMED
2	Choose one: <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ FUEL TO REMAIN is <b>acceptable</b>:  <ul style="list-style-type: none"> <li>▶▶ <b>Go to step 4</b></li> </ul> </li> <li>◆ FUEL TO REMAIN must be <b>changed</b>:  <ul style="list-style-type: none"> <li>▶▶ <b>Go to step 3</b></li> </ul> </li> </ul>
3	FUEL TO REMAIN selector . . . . . PULL ON, set manually
4	FUEL JETTISON NOZZLE valve switches (both) . . . . . ON
5	Do <b>not</b> accomplish the following checklists: <ul style="list-style-type: none"> <li>FUEL PUMP CENTER L</li> <li>FUEL PUMP CENTER R</li> <li>FUEL SCAVENGE SYS</li> </ul>
6	<b>When</b> fuel jettison is complete: <ul style="list-style-type: none"> <li>FUEL JETTISON NOZZLE valve switches (both) . . . . . Off</li> <li>FUEL JETTISON ARM switch . . . . . Off</li> </ul> <p style="text-align: center;">■ ■ ■ ■</p>

## - De l'ENPA Cap Matifou à Saint Raphaël -

--

Par Richard BONGIORNO 59-63

Je pourrais vous évoquer la bande de Fort de l' Eau, ce n'est pas une équipe de braqueurs de brochettes et de merguez du bar Méditerranée, non c'est une bande de copains allant aux cours complémentaires de Fort de l'Eau .

Je citerais **Francis SINTES** et sa Puch, **Jean-Claude GASSO** et son pot de yaourt Isetta, **Djillali MAZOUZI**, futur pilote d'Airbus ,**Daniel FARDET**, né avec une main en forme de ballon de Hand-ball, et ma pomme avec mon Vespa gris a flancs blancs.

Nous avons tous subi les foudres de Monsieur **AMATO** et sa copine « **AÏCHA** », sa règle magique capable de transformer les plus rebelles en Agneaux ,nous nous sommes tous retrouvés à l'école de l'Air de Cap-Matifou.

Je ne vous ferais pas un récit sur notre vie à l' école de l'Air, nous avons tous vécu la même chose à peu près avec notre très cher Lobo ,les frères **GARCIA** et vescovacci, nos professeurs ,dont le célèbre professeur **LAMOINE** et son fameux « zéro point five » sans oublier, notre prof de gym, ami et voisin Roger **BERLIAZ**.

Je pourrais vous parler de notre vie extra-scolaire...Nous avons la chance d'habiter à un jet de pierre de l'école de l'air .

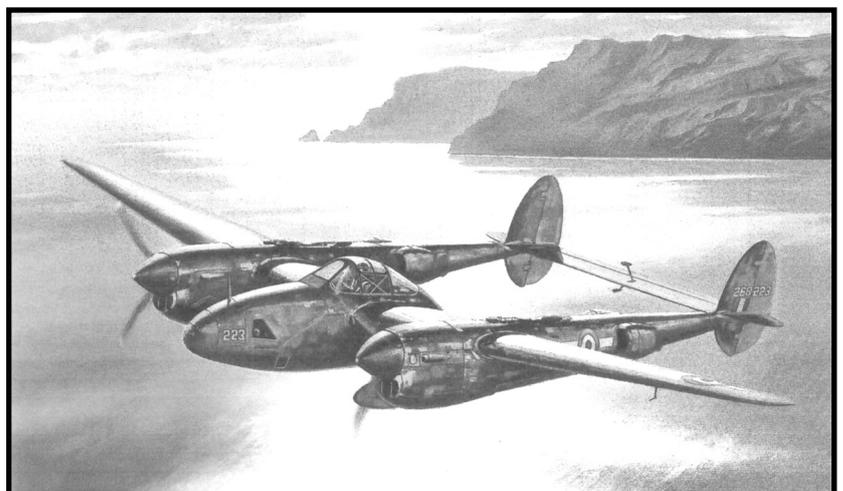
Le samedi donc ,toute cette bande de gentils garçons s'échappait, pour rejoindre Jean Bart, Ain-Taya, Fort de l'Eau, Alger-Plage ou La Pérouse, en invitant pour aller en boum, Jacky **BERTRAND** ou Gérald **DUVAL**.

Nous avons une pensée pour nos amis pensionnaires restés à l'Ecole, DUR, DUR...

### **P38 Lightning « Petit Prince 223 »**

J'aimerais vous parler de l'histoire d'un célèbre pilote de **P 38 Lightning**,portant le matricule **42-68223**, surnommé par les allemands « le diable à queue fourchue » et écrivain rendu célèbre par la publication de son chef d'œuvre " le Petit Prince " en 1939 .La maison de la famille de **Saint Exupéry** se situant à Agay , à quelques kilomètres de Valescure, je vous en parlerai avec une certaine émotion .

Le 31 Juillet 1944, lors d'une mission de reconnaissance photographique visant le sud-est de la France, disparaissait l'auteur du Petit Prince . Il décolla à 8 heures 45 de la base de **BORGO-PORETTA**, en Corse à bord de son bimoteur monoplace F-5B. son retour était prévu à cette même base vers 12 heures 30, les radars de surveillance suivirent son évolution du décollage jusqu'au franchissement des côtes françaises, puis détournèrent leur attention avant de prendre en charge d'autres appareils en partance pour le continent, le trafic aérien était dense ce jour là, le prochain débarquement, en Provence du 15 août, était en vue .



Le Lightning 42-68223

Dès qu'il eut dépassé ces côtes, il ne donna plus aucun signe de vie.

Aucun tracé radar (allié ,allemand )ne capta un signal de détresse ,tandis que tous les appels radios lancés pour le contacter resteront sans réponse.

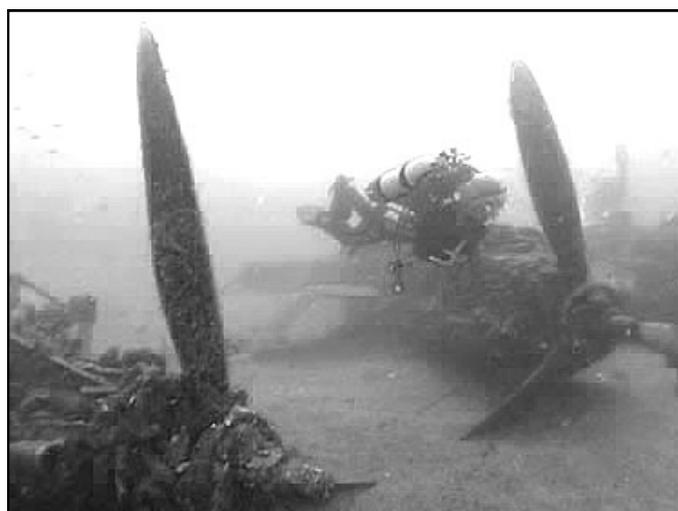
En un éclair, et comme le "Petit Prince", le commandant **Antoine de Saint-Exupéry** venait à 44 ans de s'évanouir de la surface de la planète, aucune recherche maritime ne put s'engager dans un premier temps, après s'être assuré que le F-5B n'ait pu atterrir sur une autre base alliée, pour essayer de localiser un point approximatif de chute en mer.

Une large bande côtière survolée, par l'Air Sea Rescue ne pourra pas apporter le moindre élément nouveau concernant la disparition de l'avion.

Il faudra attendre près de cinquante ans pour enfin essayer de localiser l'épave de l'avion.

Le 7 septembre 1998, un chalutier de Marseille "L'Horizon " navigue ce jour la au large des ca- lanques dans le secteur de la **Cassidaigne**, la mer est démontée, les marins savent que ce n'est pas aujourd'hui qu'ils feront une bonne pêche, quelques poissons, un pneu, un vieux filet, deux maillons de ce qui semble être un bracelet dépassent d'un amas gluant.

Le pont nettoyé le second s'occupe de nettoyer cette concrétion, les deux maillons s'avèrent être la face cachée de l'iceberg, c'est la gourmette **d'Antoine de SAINT-EXUPÉRY** .



L'épave du Lightning 223

A l'issue de cette découverte la **COMEX** et le patron pêcheur décident de travailler en collaboration, avec le **Minibex**, navire de recherche pour localiser les vestiges du F-5B .

Malgré le temps passé et le matériel utilisé, les recherches resteront vaines.

A la fin de l'année 2002, toutes les personnes impliquées dans les recherches de l'avion du commandant de Saint-Exupéry se réunissent dans les locaux de la société **GEOCEAN SAS** à Aubagne, le but mettre au point un projet pour retrouver les vestiges du F-5B.

Le 4 octobre 2003, autorisation obtenue par le Ministère de la mer, la COMEX dépêche immédiatement sur le site, le **Minibex** et le **Janus II**, pour récupérer les vestiges éparpillés sur le fond vaseux.

Les vestiges, rapidement localisés, sont remontés au parachute et retirés de l'élément marin, nous devinons l'émotion intense pour tous les hommes présents au moment de la sortie à l'air libre des restes de l'avion qui reposaient dans leur linceul liquide depuis près de 60 ans...

Les épaves vont être récupérés pour analyse et identification, sur la partie supérieure, en inox, de la poutre gauche du **Lightning**, un marquage gravé sort du lot 2734 L

A ce moment précis, grâce à cette modeste découverte, l'avion va être identifié, sans aucune

possibilité d'erreur. C'est bien l'avion de Saint-Exupéry.

Ce numéro, correspond bien à un seul et unique Lockheed Lightning matricule 42-68223, un F-5B sorti de l'usine de Burbank, en Californie le 18 Décembre 1943, le mystère de Saint-Exupéry était résolu....

Actuellement les vestiges de l'avion sont au musée de l'air et de l'espace du Bourget "Espace Saint-Exupéry "

Je me suis inspiré des travaux de mon grand et regretté ami **Jean-Pierre JONCHERAY**, né en Algérie à SoukAhras et mort le 28 octobre à Saint Raphaël, grand expert en spéléologie sous-marine et une pensée à son épouse Anne.



Le Lightning 223 de Saint EXUPERY

Richard BONGIORNO 59-63

## - Les lamentations de Dodièze -

--

Par Eugène PETITBON 55-59

Je viens de relire la "Parodie du Cid" d'Edmond BRUA. Elle a été représentée pour la première fois le 3 septembre 1941 au théâtre du Colisée, à Alger.

L'action se passe à Bab El Oued, sous la III<sup>e</sup> république. Don Diègue est devenu Dodièze -marchant de brochettes.

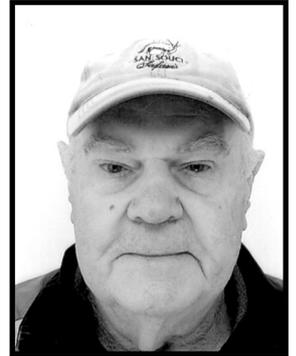
**Don Gormas** **Gongormas** - patron coiffeur.

**Rodrigue Roro** - chomeur

**Chimène** Chipette - sans profession et fiancée de Roro

Il m'a fallu quelques temps pour me réhabituer aux sonorités et au sens des mots tels que les "tchéjoais" (1) de Saint Eugène, de Bab-el-Oued ou de la Marine, les employaient. Je me dis aussi que cela fait partie de notre culture et que cela disparaîtra avec la dernière génération de "P.N." authentiques. Et ce temps n'est plus très loin, il faut le dire.

Il n'en reste pas moins que le vrai "P.N." se parlait à ORAN. Ceux d'Alger, de Bone, ou d'ailleurs n'étaient que des imitations discutables. Et toc.



### Les lamentations de Dodièze

Gongormas vient d'asséner un coup de soufflet à attiser le feu sur la tête de Dodièze. Il y a entre eux une rivalité électorale.

**Q**ué rabia ! Qué malheur ! Pourquoi c'est qu'on vient vieux ?

**M**ieux qu'on m'aurait lévé d'un coup la vue des yeux !

**T**ravailler quarante ans négociant de brochettes,

**Q**ue chez moi l'amateur toujours y s'les achète,

**P**our voir un falampo qui me tape endessus

**A**vec mon soufflet neuf, qu'il est mort, ça c'est sur.

**C**e bras qu'il a tant fait le salut militaire,

**C**e bras qu'il a lévé des sacs de pons de terre,

**C**e bras qu'il a gagné des tas de barouffas,

**C**e bras, ce bras d'honneur, voilà qu'il fait tchoufa.

**M**oi me manger des coups ? Alors ça c'est terrible !

**Ç**uilà qui me connaît y dit c'est pas possible !

**V**a de là va, tia lu ça dans dang Mickey ?

**G**ongormas à Dodièze il ya mis un taquet ?

**E**h bien ouais, **G**ongormas il a drobzé Dodièze.

**I**ly à lévé l'honneur, que c'est pire que le pèze.

**A**ouste qu'il le temps de quand j'étais costaud !

**O** Fernand je te rends ça qu'tu ma fait cadeau !

**J**e suis décommandeur du Nitram Ifrikate.

**E**t toi que tias rien fait, calamar de savate,

Au plus je te regare, au plus je vois pas bien  
Si ma main c'est mon pied, ou mon pied c'est ma main.

### Le défi de Roro

Aec tes quatre cheveux, j'me fais des brosses à dents,  
Pour bien m'les astiquer, j'jusqu'à qu'y deviennent blancs !  
Aec ton foie et ton mou, ça fait rien qu'y sont rances,  
Pour de rire à papa, je me monte la concurrence !  
Aec tes boyaux je m'fais des lignes de fond.  
Aec ta peau un costume et deux-trois pantalons !  
De ton œil qu'il est bon, je m'fais une bille nagathe.  
De çuilà qu'il est guinche, une épingle à cravate.  
Aec les os de tes morts des baguettes de tambour,  
Et avec ça que je pense, un plat de pommes d'amour !

### La conclusion de Chipette.

Je donne pas trois jours, qu'il est vengé mon père.  
L'eau de la fleur d'oranger, faut qu'tu la trouves amère !  
Je m'a pris le poisson (2) ? En avant l'aquabatz ! (3).  
Ah, tu la connaissais pas la fille à Gongormas !  
Attends qu'on est mariés, tu va en voir de bonnes !  
Et d'abord cette histoire y regare à personne.

(1) Il faut lire ce mot avec le son de la "jota" espagnole.

(2) En l'occurrence le poisson c'est Rojo.

(3) Eau basse – bouillon.

Eugène PETITBON 55-59

---

## Résultats du Jeu Concours grille n°40 du journal n° 81

---

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

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

Ont participé :

**PENOT-DE L'isle**  
**ROCH** Fernande  
**RUIZ** Antoine

**GROSSIN** Pierre  
**GUIMONET** Jacques  
**LE COAT** Christian

Le tirage

au sort pour cette participation a désigné

**GAGNANT : RUIZ Antoine**

Félicitations un trophée lui est offert par l'Amicale.

## - MON COPAIN DJEBEL -

--

Par Armand GALLARDO 54-58

Un jour l'amour a demandé à l'amitié : " pourquoi existes-tu puisque je suis là "

L'amitié lui a répondu : " pour amener un sourire là ou tu as laissé des larmes ".

Cette maxime m'a inspiré ce qui suit.

Chaque année, à la rentrée de l'école de l'air, une centaine d'élèves se trouvent réunis dans la cour pour répondre à l'appel du préposé à cette tâche. Parmi ce contingent de jeunes, certains démissionnaient au bout de quelques semaines de classe pour des raisons que j'ignore. Leurs identités sont tombées dans l'oubli et plus d'un demi-siècle plus tard je ne sais toujours pas ce qu'ils sont devenus.

Quelques noms, pourtant, sont restés dans ma mémoire.

De cette année 1954, qui se souvient encore de **PASCAUD** (de SAFI), de **KAPPES**, **SERDA**, **LLORCA** (de PERREGAUX), de **PASTUREAU** et **GUIFFRAY** (d'ALGER), de **SANCHEZ** de BEL-ABBES, de **VERDU** (d'ORAN) qui me racontait que lors d'un concours et de l'épreuve de français il avait écrit un bal des baux et qu'il était tout étonné d'avoir été admis.

En ce jour d'entrée, un autre futur démissionnaire prématuré, attira mon attention. Il était grand svelte, visage au teint mat et d'un ovale pur, grands yeux noirs rêveurs et un air de gravité non dénué d'un certain attrait. Réserve, il se tenait, seul, en retrait de cette foule de jeunes turbulents parlant haut et fort. Eux en imposaient puisqu'ils venaient d'ARDAILLON, de BUGEAUD ou d'autres établissements aussi prestigieux.

Je m'approchai du « solitaire » et comme il est dans ma nature de venir en aide à la veuve et l'orphelin, pris de compassion, je l'accostai et engageai la conversation. Nous échangeâmes, alors, quelques mots et nos noms entre autres politesses.

J'appris, avec étonnement, qu'il s'appelait **AMOUR**, qu'il passa son enfance au centre de l'ALGERIE, à GHICHA, à proximité d'AFLOU, dans l'Atlas saharien. Il me restait quelques notions de géographie de la classe de cinquième et du djebel Amour. Je le surnommaï illico, **Djebel** ( à ne pas confondre avec Djamel, le pseudo humoriste). **Djebel AMOUR** ça sonnait bien et ça n'avait rien de discriminatoire.

Il semblait souffreteux ( j'ignorais quelle maladie pouvait miner **AMOUR**). Il ne se mélangeait pas souvent aux autres élèves. Du fait de sa haute taille il se faisait chamberer parfois. Pour le taquiner, les railleurs disaient, en l'apercevant, qu'ils avaient trouvé le grand AMOUR.

Mon ami, pareillement, ne manquait pas d'humour. Un jour il me confia, sur un ton narquois qu'il connaissait un type « qui était mort après avoir cherché toute sa vie l'amour avec un H. »

Pendant le court séjour qu'il effectua à l'**ENPA** Il me considéra comme un bon copain et par conséquent, s'épanchant quelquefois, me fit quelques révélations sur sa famille, « des confidences dont je me rendis compte qu'elles étaient une marque d'amour et d'amitié que tout le monde n'est pas prêt de recevoir ». Je vais, ci-dessous, vous en livrer quelques unes, bien que certaines semblent relever du fantasme ou extraites d'un roman farfelu et abracadabrantesque ( comme disait CHIRAC).

Ses ancêtres, les AMOURS, pénètrent, dans le massif susnommé, au treizième siècle après avoir chassé ou absorbé les anciens occupants, les Berbères Zénètes (Rifains, Schleus, Chaouis Etc...) Certains seigneurs de la tribu conquérante étaient les ancêtres de Djebel. Issu de cette grande lignée, Il importait qu'il héritât d'une éducation complémentaire, à l'euro péenne, qu'il acquît auprès de son oncle, magistrat au tribunal de TLEMEN.

**Djebel** présenta les concours de l'école normale d'instituteurs et de l'**ENPA**. Etant admis aux



deux, c'est cette dernière école qu'il choisit, par amour de l'aéronautique, sans doute.

Pendant les premières semaines de sa présence à l'école, au cours des temps de pause, il parlait souvent de sa mère car son amour filial était immense. Il disait : « l'amour d'une mère c'est comme l'air, c'est tellement banal qu'on ne le remarque même pas, jusqu'à ce qu'on en manque ».

Comme précisé plus haut, son humour et ses mots d'esprit m'amusaient beaucoup. Par exemple ceux-ci : « l'amour c'est comme les mathématiques. Si on est un peu étourdi, si on n'est pas attentif,  $1+1=3$ . Et aussi : « ce n'est pas parce que l'homme a soif d'amour qu'il doit se jeter sur la première gourde ». Et encore, « l'amour rend fou, il n'y a que la guerre qui RAMBO »....

Si Djebel se faisait remarquer par sa discrétion, il n'en allait pas de même de certains membres de sa famille, portant le même nom, **AMOUR**. Son oncle, d'abord, très influent dans sa petite ville de l'ouest oranais ou ses talents d'avocat faisaient l'unanimité, même si certains de ses clients constataient souvent « qu'ils avaient moins besoin d'AMOUR et de justice... que de nourriture ».

Il y avait aussi ce cousin éloigné, un risque tout, un casse-cou, un navigateur solitaire émérite qui disait : « entre mon bateau et moi c'est une histoire d'amour avec les émotions nées de ce long compagnonnage ». Il disparut en mer sans laisser de traces.

Un autre parent était danseur dans le ballet de Maurice BEJART qui considérait que « dans la danse on retrouve à la fois le cinéma, les bandes dessinées, le 100 mètres olympique, la natation avec en plus amour et tendresse ».

**Djebel** me confia, également, que sa famille comptait d'illustres acteurs de cinéma. Leurs noms s'épalaient en grosses lettres sur les affiches. Il me cita en vrac quelques titres : AMOUR délices et orgues, AMOUR défendu, pain AMOUR et fantaisie, les AMOURS célèbres. Etc... A cet instant, éberlué, stupéfié par ses allégations, je lui signifiai qu'il exagérait et que je doutai très fort de ces histoires à dormir debout. Il persista malgré tout en ajoutant que les AMOURS ont inspiré, poètes, écrivains (un AMOUR de SWAN, Hiroshima mon AMOUR...) et certains chanteurs et chanteuses, très populaires et fous d'AMOUR. Édith PIAF : « L'amour ça sert à quoi, à nous donner de la joie, avec des larmes aux yeux, c'est triste et merveilleux » ou (pour ceux qui ont des lettres et plus de vingt ans) de Gloria LASSO, plus gaie, avec son « AMOUR, castagnettes et tango ». Etc...

Tout cela est peu vraisemblable (\*voir PS), vous en conviendrez. Ce qui est certain, cependant, c'est que l'amour a enflammé la planète. Il est entré dans tous les foyers. Son énorme influence sur la vie, la religion, les arts, la société, l'humanité tout entière, n'est plus à prouver même lorsque, « on cherche l'amour fou et qu'on ne trouve souvent que l'amour flou »

Pour terminer, j'aime bien cette phrase du grand-père de Djebel, qui aurait pu être la sage maxime des membres de notre amicale de l'ENPA : « **l'amour est cette faculté exceptionnelle d'intérêt pour l'autre et de désintérêt pour soi** ».

**\*PS** : J'ai bâti cette histoire d'AMOUR et... d'amours, comme une fable complètement imaginaire, extravagante, excentrique, à partir d'éléments disparates, souvent peu crédibles. Vous me pardonnerez, j'espère, de vous avoir embarqués dans ce délire.

Toute ressemblance avec des faits connus ou des personnes ayant existé (à quelques exceptions près) n'est que pure coïncidence. Les citations entre guillemets ont été glanées ici, là et dans mes souvenirs. Cependant, les auteurs de ces dictons comme la majorité d'entre nous, comme beaucoup d'adolescents de l'ENPA, comme Henri **SALVADOR**( maladie de la jeunesse) ou **SARDOU**( elle court, elle court la maladie... des 7 à 77 ans) ont certainement été, à un moment donné, atteints par l'affection dont aurait pu souffrir **Djebel**, cette maladie...

...d'AMOUR.

Dans ce texte le mot AMOUR est cité une trentaine de fois. OUF !... C'en est trop...ça déborde...migraine... alors... alors ... je vais prendre un doliprane.

**Armand GALLARDO 54-58**

## *- Une Santé de Fer -*

—

**BERLIAZ Roger Professeur Education Physique ENPA 57-61**

**Hello !** salut "l'Équipe" du journal. Toujours heureux de lire ce journal, ses infos, les connaissances qu'il véhicule, la vie de notre ENPA .

**Les souvenirs de "Là-bas" ...de l'ENPA ... de notre jeunesse... La mémoire ...!** Nous avons été marqués, vaccinés au passage dans cet établissement . Naturellement, c'était "avant ", c'était "super"... Nous avons eu la chance d'être passés par là et de mesurer ses valeurs exceptionnelles.

**Les "Uns" et les "Autres" relatent ces moments profondément ressentis.**

**Les années passent mais les regrets émergent, souvent et souvent douloureux sachant une "fin" qui arrive. Alors certains expriment leur appréhension, le stress qui les habite. Ici je réagis, "je rue dans les brancards" avec l'énergie qui me reste, pour vaincre ce stress, ce vieillissement qui rampe inexorablement... je les refuse ! ...**

**Dans ce dernier Numéro 81... apparait un de ces articles funestes. J'espère que ce ne sont que des mots et non des maux pour son auteur.**

**Je vous affirme que, les "moyens ", La "méthode, la "raison" existent pour vous en prévenir. Vous les avez eus, tous, à différents moments et vous les avez encore.**

**Un seul mot : Respiration. c'est le premier Signe ( inspiration ) à la naissance... et le dernier ( expiration) . C'est évident direz vous !**

**Alors !** quoi de neuf ? Respirer c'est le seul élément vital que nous pouvons contrôler, maîtriser quelques minutes... et... qui influe sur tout notre organisme. Depuis plus de deux mille cinq cents ans les asiatiques l'exercent . Depuis peu, c'est le support de la sophrologie, la méditation et autres exercices... par lesquels nous atteignons des pouvoirs qui nous transcendent. Il ne dépend que de vous, quels que soient vos séquelles, votre âge.

**Si ceci vous intéresse** branchez vous pour voir les références en pièces ci-jointes. Des articles, des vidéos, interviews supports d'une de mes interventions "Pourquoi comment bouger, ralentit le vieillissement".

**Une réponse à mes remarques ci-avant exprimées. C'est d'actualité et vous entendez partout "Respiration et Cohérence cardiaque ". Vous trouvez multiples applications pour smartphones qui vous aident dans ce sens .**

**Ne vous privez pas d'un pouvoir, un moyen à votre portée à tout moment.**

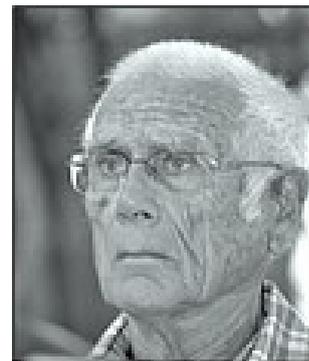
**Pour plus d'informations, explications, n'hésitez pas, je suis encore lucide pour vous aider.**

### **ETIREMENTS anti stress, anti courbatures**

**( BERLIAZ Roger octobre 1985 communiqué aux conseillers pédagogiques du Var EST).**

**Des étirements statiques passifs générés par la force de gravité.**

**Pour être efficaces, les étirements doivent être réalisés selon certains principes fondés sur des réflexes musculaires...et la sensibilité des Fascias (ces aponévroses qui enveloppent nos muscles et tous nos organes). Toute partie du corps sollicitée entraîne des réactions sur l'ensemble de notre « machine ».**



Des dizaines de façons de **s'étirer** ...des dizaines de résultats...au bout.

Tout dépendra du choix de la **durée**, de la **posture**, du **ressenti**, du **moment** ... pendant l'exercice.

Pour lutter contre le stress ou pour éviter les courbatures après un engagement physique inhabituel, **trois conditions** sont nécessaires pour réaliser **ces "étirements"** :

**La posture, la durée, la respiration-relâchement.**

Trois régions du corps sont ciblées : **les chevilles – l'articulation de la hanche –la partie supérieure du buste et le cou .**

#### **LA POSTURE :**

Cibler un groupe musculaire proche de l'articulation et maintenir son étirement dans une posture, **adaptée à chacun**, en fonction de ses possibilités et de ses séquelles, sans jamais ressentir de douleurs intenses, en dosant la charge, **passivement** par la pesanteur. **Ne pas forcer pour activer la sensation d'étirement. Toutes ces postures sont des positions d'ouvertures.**

#### **LA DUREE :**

Maintenir, **immobile**, la posture et par conséquent l'étirement durant **trente secondes à une minute**. En deuxième partie de cette durée, **la sensation de moindre tension ou d'allongement du groupe musculaire sollicité est signe de bonne réalisation.**

#### **LA RESPIRATION-RELACHEMENT :**

Pendant ce temps respirer calmement, à débit constant, un peu plus profondément que nécessaire ( sur 3 à 5 secondes inspirer ; idem en expirant) trois à cinq cycles respiratoires au minimum.

**Inspirer** par le nez : ressentir l'air pénétrant ( comme pour sentir une fleur, un parfum, légère sensation d'air frais ). Ressentir le passage de l'air dans les fosses nasales.

L'**expiration** passive et relâchée. Remarque : souvent en fin d'expiration, il en résulte une sensation d'allongement du groupe musculaire sollicité = **signe de bonne exécution.**

Rechercher le relâchement, la "détente", la sensation de lourdeur des autres parties du corps ( celles qui sont éloignées de la partie sollicitée). Et aussi, relâchez vos mains, votre visage. Ils sont souvent le reflet de notre **tension...** La relation **tension musculaire - niveau de « vigilance du cerveau »** permet aussi « d'engrammer » des décisions ( des ordres... des intentions) un des moments opportuns ( en référence à sophrologie... représentation mentale ).

Il reste à combiner, à inventer des postures qui conviennent à chacun d'entre nous. Une pratique journalière est bénéfique. Si une partie du corps est particulièrement sensible, voir douloureuse, commencer par les étirements des zones les plus éloignées... sachant que les aponévroses ( les fascias ) forment un réseau sensible... et connecté dans sa totalité.

**Professeur BERLIAZ Roger**

## - Photos -

— —



En 1958 (Ecole, Application, Arme Blindée, Cavalerie)  
CERVERA Robert 52-56 et MULA Francis 51-55



Au Ondines  
De G à D : MULA Francis 51-55 - THOMANN Charles 50-55  
- NAVAS Georges 49-53



Equipe de foot de la division AVIONS de la DCAN LARTIGUE (ARBAL-ORAN) transmise par MULA Francis.

Cette photo a été prise en 1961 ou 1962 à l'issue d'un match inter-service opposant la division « AVIONS » (vainqueur) au services « EQUIPEMENTS ». L'équipe « AVIONS » composée de personnel ex-ENPA et autre personnel était la suivante :

Debout et de gauche à droite : MORALES - ANTON - NAJARO - CARASCO (ENPA 55/58) - GRAND - SPINOSA - GALLARDO (ENPA 54/58)

Accroupis et de gauche à droite : VICENTE - MULA (ENPA 51/55 gardien de but) - NAVARO - VOIGT - RASTOLL.



De G à D : PICANT neveu de Malaterre - DELIA Sylvio 51 55 - PALERM William 51-55 SÉGALIÉ Pierre 51-55 - GUZZONI Maxime 51-55 FEKIR Hubert 51-55.

Equipe de Foot de 2èmeTI 57-61

1er rang de G à D :

GARRIGA Frédéric - BOUDET René - DE GREGORIO Georges - DEBRAS - SOLDEVILA Jean-Jacques - RIVOIRE Régis.

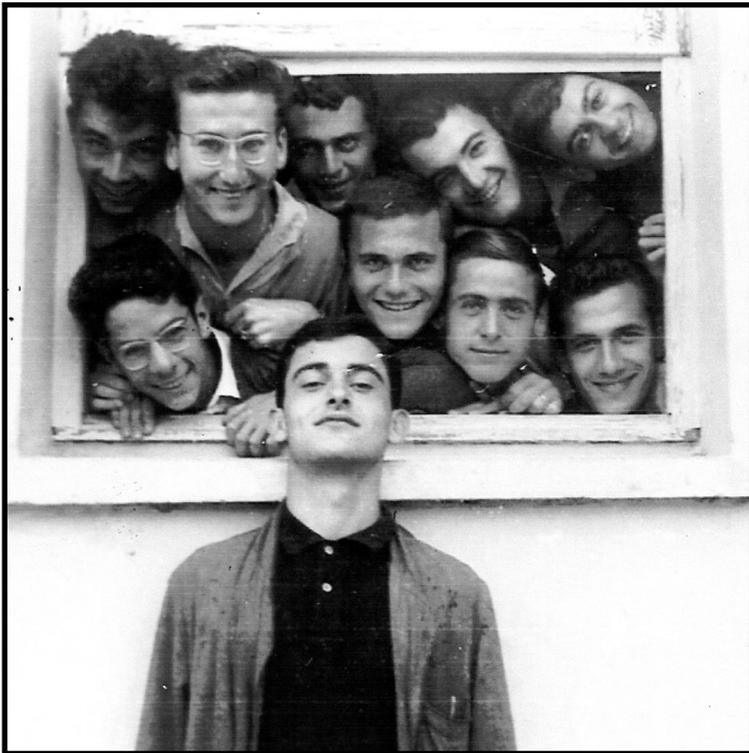
2ème rang de G à D :

VIRUEGA Joseph - DALLE Pierre -  
- X -  
BOCCANFUSO Casimir -  
- X -



- Photos -

--



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

---

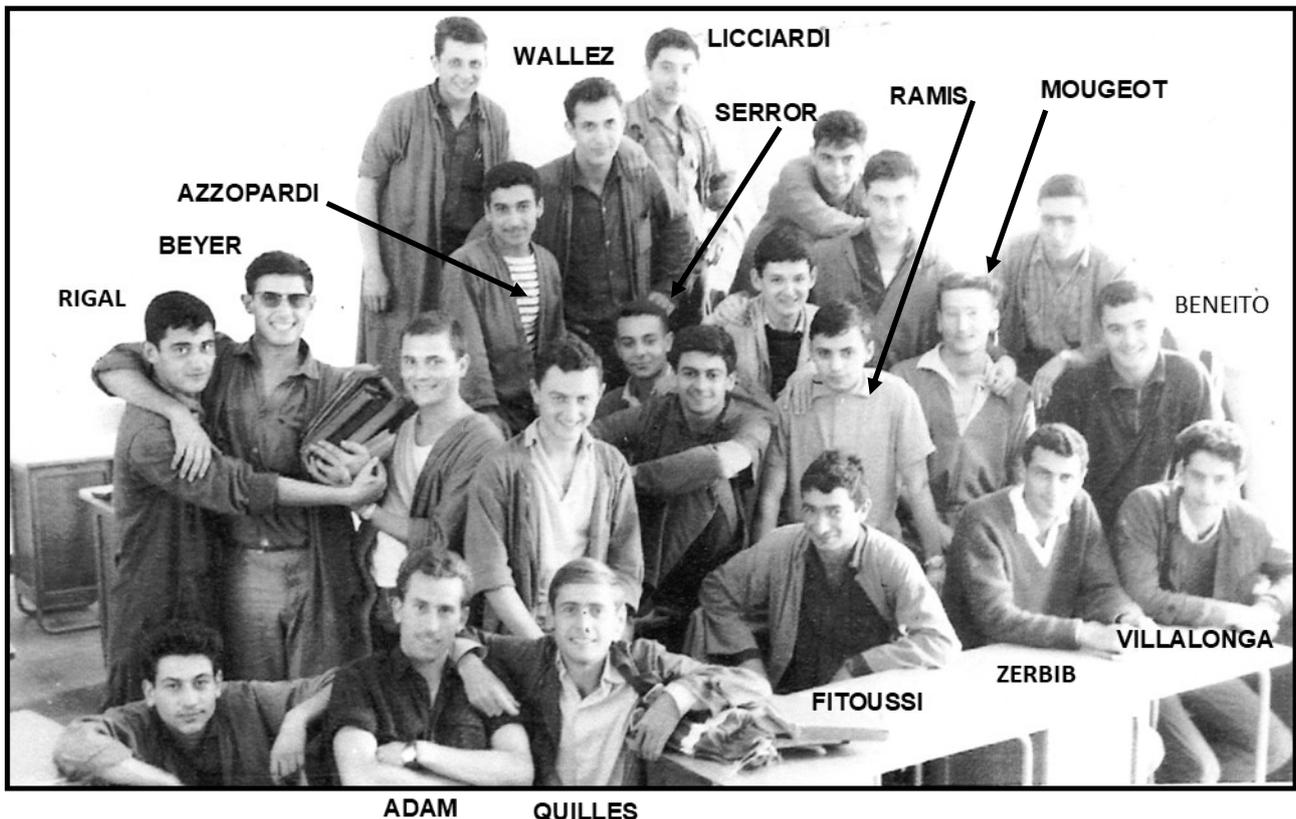
Promotion 56-60

---

Devant : RIGAL Jean-Marie  
G. à D en bas : VILLALONGA André  
 KUHN Pierre  
 QUILES Jean-Louis  
 WALLEZ Gabriel

G. à D en haut : x  
 MOUGEOT Robert  
 ZERBIB Marcel  
 BENEITO Freddy  
 x

ENPA Classe de Tia 1960



WALLEZ LICCIARDI  
 SERROR RAMIS MOUGEOT  
 AZZOPARDI  
 BEYER  
 RIGAL BENEITO  
 VILLALONGA  
 ZERBIB  
 FITOUSSI  
 ADAM QUILES

- Photos -

--



ENPA - Promotion 56-60 - Classe de Radio 1 - 1960 / 61



En direction ENPA ZERBIB et BARNY



BARNY Yves et ZERBIB Marcel en 1961 sur un avion de combat

## *- Devenir Chirurgien - Après l'ENPA ? -*

—

Information médicale adressée par un Ancien de l'**ENPA**, promotion **47-51**.

Après ses études Techniques Aéronautiques passées à Cap Matifou, et un passage à l'AIA d'Alger, **Djlali HAMADOUCHE** a désiré continuer dans un autre domaine, "la médecine" pour finalement finir comme chirurgien dans le domaine de la Chirurgie cervico-Faciale.

**A Perrégaux** notre ancienne ville d'Oranie, nous étions voisin et ami, il m'avait confié avec beaucoup d'humour, une confidence :

**"La pratique d'utilisation, à l'ENPA, du marteau d'horlogerie et de la scie Boc-fil, m'a beaucoup servi en chirurgie"**

**CABINET D'OTO-RHINO-LARYNGOLOGIE  
CHIRURGIE CERVICO-FACIALE  
Docteurs D. HAMADOUCHE  
Ancien Chef de Clinique  
Adjoint à la Faculté de Médecine de Strasbourg  
MÉDECIN SPÉCIALISTE NEZ - GORGE - OREILLES**

—

**Un conseil pour ne pas mourir bête**

—

-Température du corps humain : 37°2

- Centrale thermique : Foie.

- Thermostat : Hypothalamus. (Région située à la base du cerveau).

Il existe dans le derme : Environ 250.000 terminaisons nerveuses sensibles au froid.

Environ 30.000 terminaisons sensibles au chaud.

En 1 an , nous produisons 145 Kg d'excréments.

Chaque jour : 2 litres de gaz

14 pets par jour. (les femmes un peu plus).

**Djlali HAMADOUCHE 47-51**

# - JEUX - D'ETENTE -

---

## Jeu Concours de « Mots Croisés »

Grille n°41

Proposé par :

**Fernand Yves PARABIS**

16, rue Honoré de Balzac

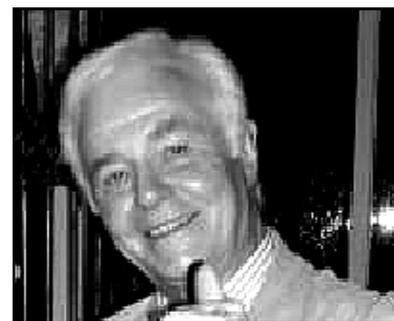
30000 NIMES

Tél. 04 66 26 06 32

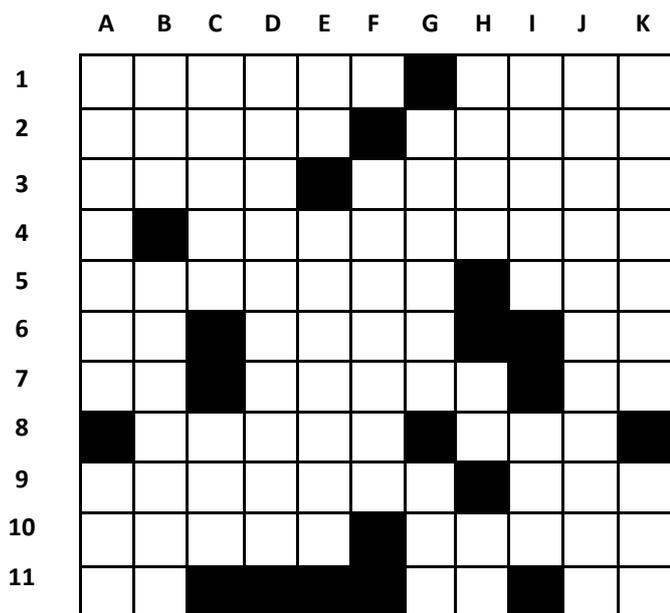
E-mail : [parabis.fervi@orange.fr](mailto:parabis.fervi@orange.fr)

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

**Pour y participer** il vous faut **envoyer** à l'adresse ci-jointe une **copie de la grille n° 41** complétée, par : **courrier postal ou par e-mail.**



**Une coupe sera envoyée à l'heureux vainqueur en fin d'année 2022**



### VERTICALEMENT :

- A** - Quel voleur ! - 3 identiques.
- B** - Il peut être cation ou anion - pl : gaz domestique.
- C** - Ils son parfois communicatifs ! - Adj : n'est pas reconnu.
- D** - Mauvaise action, vol attaque.
- E** - Carte unique - Abr : Métal dangereux pour notre cerveau - Derrière un chiffre, indique une position.
- F** - pl : Qu'il soit blanc ou rouge, il nous en faut.
- G** - Rondes ou ovales pour les toros - Nom des sous-marins nucléaires.
- H** - Il draguait Ève) - Préposition - Vieille langue.
- I** - pl : Pour l'accueil des navires - Héros littéraire d'Alfred Jarry.
- J** - pl : En position de prière religieuse, de respect.
- K** - pl : en surpoids !! - Ce n'est pas l'ouest ! .

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

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

### HORIZONTALEMENT :

- 1** - On le remplit de gaz pour se protéger - En s'évaporant, elle a laissé des carcasses de bateaux.
- 2** - Petits rongeurs adorables - Proverbe, sentence.
- 3** - Sigle religieux Chrétien - Permettent de différencier des niveaux de responsabilité, de compétences.
- 4** - Adv : contraire d'arbitraire.
- 5** - Réputé d'avoir été le plus bel homme du royaume d'Israël - Special Operations Executive (english).
- 6** - Adj : Liquide ingéré - Nuage (en métrologie) - Elle nous pourrit la vie, on en sort, oui ou non !!.
- 7** - A T - A beaucoup servi - En doublant, on a le nom d'une déesse égyptienne.
- 8** - Nom d'un logiciel de santé - Adj : Sans valeur.
- 9** - npl : Cette grille 41 en contient peut être...- Du pèze de l'oseille, du...
- 10** - 5 identiques - Adj : Les intestins des anxieux le sont parfois
- 11** - Précède le docteur - Toujours suivit de 40 - Il précède Bernard, Grand col des Alpes.

## - Notre Carnet -

---

- **DELTORT Louis 51-55** Décédé en juin 2021
- **VALLIN Norbert 49-53** Décédé le 10 Juillet 2021
- **ANELLI Maximes 46-49** décédé le 16 Avril 2018
- **CARESTIA Jacques 59-63** décédé le 2 Novembre 2019
- **ANGELELLI Jean Paul 57-59/Prof** décédé le 19 janvier 2022
- **MINARY Jean Jacques 55-59** décédé le 31 janvier 2022
- **GAIGNEUX Pierre 51-55** décédé le 2 janvier 2022
- **BRUERE Henri** Décédé le 18 Mars 2022

- **BADAROUX Jean-Pierre 48-54** décédé le 07 Août 2021

### Hommage à Jean-Pierre BADAROUX

---

Il nous a quitté le 7 Août 2021 à Grenoble (Isère), âgé de 89 ans.

Né en 1932, originaire de RELIZANE, il était entré à l'ENPA en 1948. Sorti en 1954 dans le corps des Agents Techniques de l'Aéronautique (devenu par la suite TEFSTA, puis ITEF), il a effectué la totalité de sa carrière professionnelle à SACLAY (91) au CEMH (Centre d'Essais des Moteurs et des Hélices) devenu ultérieurement le CEPr (Centre d'Essais des Propulseurs) où il a acquis une grande expertise dans le domaine des Essais de propulseurs.

A sa retraite, il s'était installé à VIAS (34), puis à GRENOBLE (36). Tous les camarades qui l'ont connu gardent de lui l'image d'un homme calme, pondéré, discret, serviable et très compétent dans son domaine d'activités professionnelles.

Nous présentons à son épouse, à ses trois enfants et à toute sa famille nos plus amicales condoléances.

**I.G.A. Jacques GUIMONET 46-54**

---

### Hommage à Mme Eliane BOISSON

Nous apprenons avec tristesse, le décès de madame **BOISSON**. Nous adressons à Pierre et à ses proches nos sincères condoléances. La femme de Pierre, **Eliane**, était la fille de Madame **MIRABELLO** présidente de l'association des parents d'élèves de l'**ENPA**.

D'aucuns ont apprécié ses interventions : améliorations des conditions d'internat et d'études, aides financières à certains élèves, recherche de familles d'accueil pour les élèves éloignés de chez eux, participation à la remise des prix etc....

Eliane et Pierre nous pensons souvent à vous.

**Les Membres du Bureaux**

## - Notre Carnet -

---

- **FERRER FERRER** Yves décédé le 26 Février 2022

### Hommage à Yves **FERRER FERRER**

C'est avec une infinie tristesse et une grande émotion que nous avons appris le décès de notre ami Yves **FERRER FERRER** (85ans) ancien de l'ENPA et natif du village de **CAP MATIFOU**.

Profondément touchés, ses copains de la promo 54/58 et parmi eux **CABALLERO** (hospitalisé), **CRUANES, MIGUEL, LABBE, BOIS, COGNARD** etc...ont manifesté de nombreuses marques de sympathie et d'amitié, remuer les souvenirs et dit au président de notre amicale, **Antoine**, et à moi-même combien le départ de **Yves** vers un monde meilleur les a affectés.

Nous tenons à présenter, au nom de ses camarades et du bureau de l'amicale, à sa femme Andrée, ses enfants et ses petits enfants, nos sincères condoléances.

**Armant GALLARDO 54-58**

### IN MEMORIAM

---

Nous constatons jour après jour que la liste des amis qui nous quittent est de plus en plus importante. Cette situation est hélas, irrémédiable, le temps faisant malheureusement son œuvre. Cependant, si la vie est éphémère, le souvenir de ceux que nous aimons et qui partent vers un monde meilleur, reste, même s'il nous semble alors, que le temps s'arrête. Qu'il s'agisse d'un parent, d'un proche ou d'un ami « Un seul être vous manque et tout est dépeuplé » En ces circonstances douloureuses, pour ceux qui restent, difficile de trouver les mots justes pour exprimer notre peine. Cependant les absents peuvent, souvent, être plus présents que les vivants. C'est le cas des amis cités dans la rubrique de notre journal qui leur est dédié car nous gardons d'eux de merveilleux souvenirs.

S'ils ont quitté cette terre ils ne nous quitteront jamais vraiment car ils sont toujours vivants dans nos esprits.

Ces mots et sentiments s'adressent à tous les anciens de l'ENPA décédés et notamment à ceux auxquels un hommage particulier n'a pu leur être rendu dans les pages de notre journal.

Antoine **PALOMAR**

## - 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

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

**Nota** : Soyez attentif à cette procédure et prévenez nous, le cas échéant, si une erreur est intervenue.

### Quelques rappels essentiels :

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



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

■ **Logo : 2 €** : Logo adhésif de l'Amicale, en couleur, Ø 10 réalisé à l'origine par Christian **MIRALLES**. Utile il vous permettra : - Sur une voiture de retrouver un ancien de Cap Matifou.

- Sur votre valise au cours d'un voyage par avion de repérer rapidement votre bagage parmi toutes les valises de même couleur et de même type.

■ **Annuaire : 4 €** Edition nouvelle présentation Janvier 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 €**

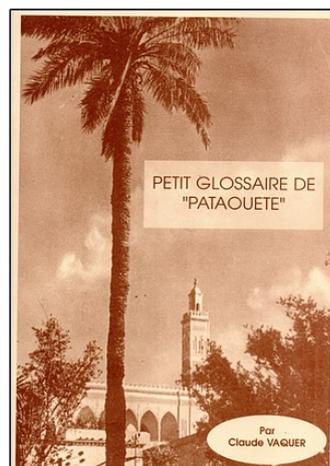
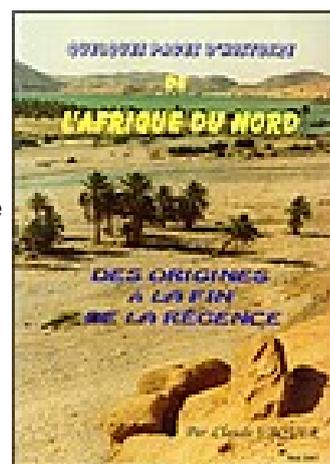
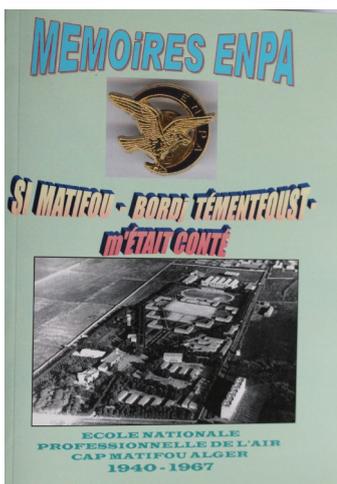
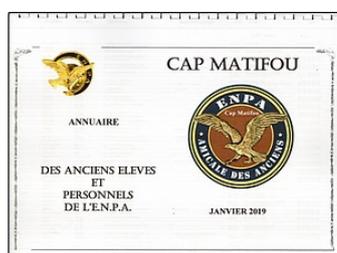
■ **Livre sur l'histoire et l'apologie de notre école sous forme de témoignages et souvenirs**

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](mailto:antoine.palomar@free.fr)

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

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

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

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

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

**Aéronautique** :

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

**Comité lecture et rédaction** :

- Claude **VAQUER** 37 rue de Firmis **31650 St. ORENS DE GAMEVILLE**. tél : 05 61 39 28 49.  
- Armand **GALLARDO** 21 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 : 09 83 00 57 97.  
- Fernand **PARABIS** 16 Rue Honoré de Balzac **30000 NÎMES** Tél : 04 66 26 06 32.

**Gestionnaire Internet** :

- Michel **RODENAS** 58 Rue de la Porte aux Roys **91490 MILLY LA FÔRET**. Tél : 01 64 98 85 14.  
**Webmaster** : [Web-Enpa@enpa-capmatifou.com](mailto:Web-Enpa@enpa-capmatifou.com)  
**Bureau** : [Bureau-Enpa@enpa-capmatifou.com](mailto:Bureau-Enpa@enpa-capmatifou.com)  
**Site ENPA** : <http://www.enpa-capmatifou.com>

**Relations et Communications** :

- Henri **BOBE** : Zac du Mas Vincent Route Nationale 113, **13580 LA FARE LES OLIVIERS**  
tél : 04 42 57 21 33.  
- Alain **NIETO** : 9 Allée Paul Verlaine **94510 LAQUEUE EN BRIE**. tél : 01 45 94 95 40.  
- Raph **ARGUIMBAU** : 7 rue des Peupliers **63800 CURNON D'Auvergne**. tél : 04 63 79 76 49.  
- Jean Pierre **CRUANES** : 56 Rue Meissonnier **87000 LIMOGES**. tél : 05 55 77 64 10.