



CAP MATIFOU



JOURNAL DES ANCIENS ELEVES
ET DES PERSONNELS
DE L'ENPA

ENPA MARS 2023 N°83

- Sommaire du Journal n° 83 -

- LE MOT DU PRESIDENT	Antoine PALOMAR	P.03
Ordre du Jour Assemblée Générale Le 22 /09 / 2022	Antoine PALOMAR	P.04
Compte-rendu A.G du 22 / 09 / 2022 à Platja D'Aro	Antoine PALOMAR	P.06
Pérennisation du Site et documentation	Michel RODENAS	P.09
COMMUNIQUÉ DU BUREAU		
Rencontre Toulouse le 23 Mai 2023	Antoine PALOMAR	P.10
NOS CRONIQUEURS ÉCRIVENT		
Le North Américan P51 « MUSTANG »	Lionel PENOT	P.14
Activités hivernales !	Camille ANGLADA	P.16
Si Matifou m'était Conté	Henri GUEY	P.18
Une Epoque Bénie Et La Suite	René BOUDET	P.21
Souvenirs	Antoine PALOMAR	P.24
Le Ballon De Foot	Armand GALLARDO	P.25
Explorateur Au Niger	Richard GRAILLE	P.27
Parcours Atypique	Jean Baptiste GRIMALDI	P.31
Vol Paris-Charles de Gaulle = > Wuhan => dégagement Shangäi en B777	Laurent AKRICH OPL 777	P.32
AUTRES CHRONIQUES		
Ecole Nationale Professionnelle De l'AIR E.N.P.A	Lucien LOPEZ	P.35
Souvenirs, Souvenirs	Jean Charles ENGEL	P.36
Photos	Antoine PALOMAR	P.37
Croix de la Valeur Militaire	Jean Marc BENNASAR	P.38
INFOS DVD Ecole ENPA	Antoine PALOMAR	P.39
Photos	Antoine PALOMAR	P.40
Blagounettes de Chez Nous	Christian MIRALLES	P.41
NOTRE CARNET		
Notre Carnet	Antoine PALOMAR	P.42
LA TRESORERIE		
Mémento de la trésorerie	Antoine PALOMAR	P.47
L'EQUIPE DU BUREAU		
	Antoine PALOMAR	P.48

- Le mot du Président -

En septembre 2022 nous avons effectué une Assemblée générale en Espagne à Playa d'Aro afin de décider de l'avenir de notre Association de l'E.N.P.A.

Décision portant sur la gestion de tous nos documents ainsi que notre site internet afin de laisser à nos descendants la possibilité de visionner nos documents, photos, livres, journaux, ainsi que notre site internet.

Les Membres du Bureau ont exposé aux personnes présentes à la réunion les différentes possibilités offertes à ce jour et particulièrement les organismes sollicitées à notre choix.



- Le premier a été celui que nous connaissions depuis longtemps : Le CDHA d'Aix en Provence « Centre de Documentation Historique d'Algérie ».

Le 12 novembre 2022, nous avons adressé notre **Webmaster** gestionnaire de notre site Internet, Mr. Michel **RODENAS** auprès des responsables du **CDHA** afin de leur exposer nos intentions de migration de nos éléments de notre Association.

La présentation de tous les éléments par Michel **RODENAS**, n'a pas convaincu les responsables, Mr. **PEREZ** Joseph et Mr. **PEREZ** Vincent, de la capacité d'avoir les moyens techniques et financiers pour gérer cette affaire.

Suite à ce non recevoir, nous avons contacté, **La DGA COMMUNICATION** « Direction Générale de l'Armement » Mme Bénédicte **MANO** 75509 PARIS cedex 15, qui nous a dirigés vers les centres historiques de la défense SHD/CAAPC et l'ECPAD (Etablissement de Communication et de production audiovisuelles de la défense).

Mr. Michel **RODENAS** a adressé à ces 2 institutions une demande par mail et à ce jour nous avons reçu une réponse intéressante. Nous prévoyons dans les jours qui suivent d'envoyer le Webmaster auprès de ces derniers contacts afin de leur présenter le contenu de tous les éléments de notre Association : Archives papier, Journaux, photos, livres et site audio visuel de l'ENPA. * (voir page 9)

Nous allons très certainement, continuer d'ici notre prochaine AG de Mai 2023, à pérenniser notre choix sur l'organisme convenant le mieux à notre Association.

Il est important de prendre connaissance avec beaucoup d'attention du contenu de ce journal et **je vous demande de ne plus payer votre cotisation à compter de cette année 2023.**

En cette fin d'année je m'engage avec la participation des Membres du bureau à déposer à la Préfecture de Toulouse la dissolution de notre Association.

Antoine **PALOMAR**

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'AP', with a stylized flourish.

- Ordre du Jour Assemblée Générale Le 22 / 09 / 2022 -

Réunion d'une AG le jeudi 22 septembre 2022 à l'hôtel AROMAR à Platja De Aro en Espagne.

1- OUVERTURE DE LA SEANCE : par Antoine PALOMAR

Les Intervenants :

La réunion est animée par Mr. **PALOMAR** Antoine Président de l'Association

Mr. **HELLER** François Secrétaire adjoint

Mr. **RODENAS** Michel Gestionnaire Internet (Web Master).

2 - BIENVENUE :

- Absence de certains membres du bureau:

Du fait de leur état de santé, des suites de la COVID, de leur âge avancé (conduite de véhicules difficile), plusieurs membres du bureau, à leur grand regret, n'ont pas pu se déplacer pour assister à notre A.G.

- Les décès survenus dernièrement :

- **PIRIS Alain 52-56 décédé en Juin 2022**
- **BOIS Jean Claude 54-58 décédé en Juin 2022**
- **ROBIN Guy 56-60 TA décédé le 16 juin 2022**
- **CABALLERO Roger 54-60 décédé le 18 Mars 2022**
- **GUERRI Jean-Pierre TA 52-54 décédé le 31 Mars 2022**
- **DUPLAN Christian 58-62 décédé le 26 Juin 2022**
- **CHATELAIN Jean-Marie 57-61 décédé le 18 juillet 2022**
- **LOPEZ Yves 50-54 décédé le 27 Juillet 2022**
- **AKLI Haoucine décédé le 28 Août 2022**

- Observation d'une minute de silence : Intervention de François Heller. Concernant Mrs **DUPLAN** et **CHATELIN**.

3 - BILAN FINANCIER :

Présentation du bilan 2022. A. **PALOMAR**

Approbation

4 - AVENIR DE NOTRE ASSOCIATION :

- **CDHA Centre de Documentation Historique sur l'Algérie (Michel RODENAS)**
- **Situation de l'Association A.PALOMAR**
- **Bilan et Propositions : Paiement de 5 ans en avance à OVH de la cotisation**
Dissolution de l'association auprès de la Préfecture de Muret
AG création d'une liste signataire des présents à la réunion.
Réalisation donnée aux membres du bureau, avec pouvoir
de négociation, de décision et d'engagements financiers.

Mise en Œuvre

- **Enregistrer la dissolution de l'association auprès de la préfecture**

- Recueil de la liste des présents à l'AG
- Epuration des comptes
- Transmission des documents papier au CDHA

Approbation

Pérennisation du site de l'association. M. RODENAS

Transfert au CDHA

Conditions, délais

Approbation

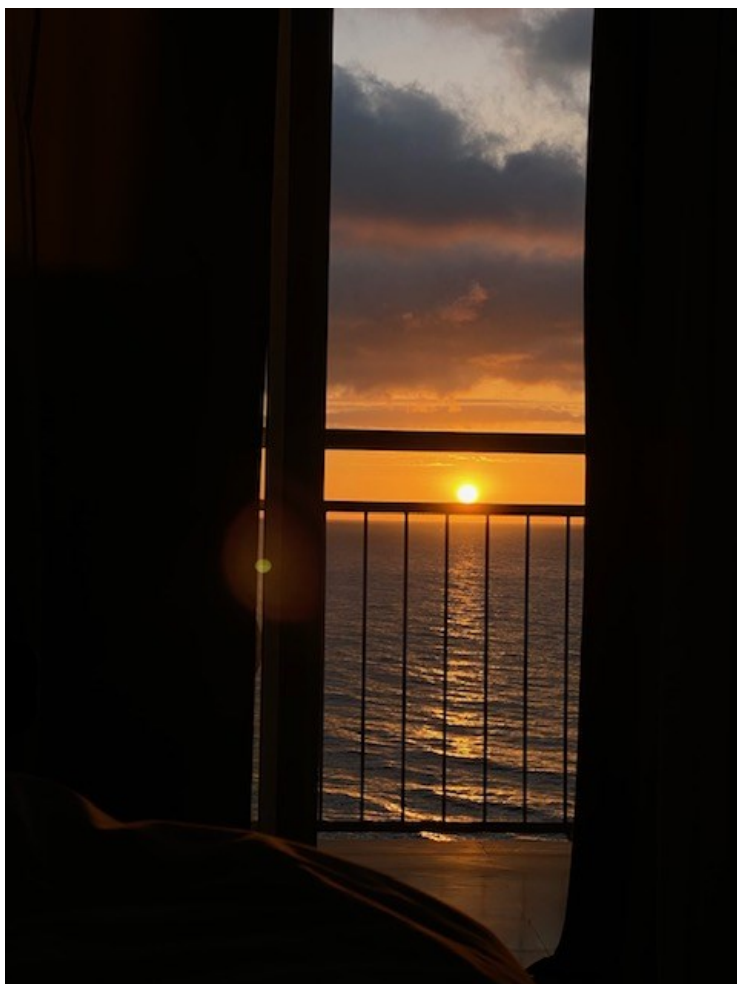
5 - CLOTURE DE L'AG

- **Remerciements :**

Aux rédacteurs, familles, et amis ayant participé à la création des rubriques des journaux

: René BOUDET / Lionel PENOT / Henri GUEY / Armand GALLARDO / Roger BERLIAZ / Fernand PARABIS / Richard BONGIORNO / Richard GRAILLE / Camille ANGLADA etc..... Ayant permis d'enrichir et d'enregistrer nos souvenirs

Présentation du site OVH par Michel RODENAS



Antoine PALOMAR 55-59

Compte-rendu Assemblée Générale du 22 / 09 / 2022 à Platja D'Aro

Le président Antoine PALOMAR accueille les participants à notre AG 2022 et nous donne des nouvelles des personnes absentes et excusées dans la majorité des cas pour raisons de santé .

Puis un hommage est rendu à la mémoire des amis récemment décédés . Le groupe observe une minute de silence

* Bilan Financier 2022

Ce bilan est présenté par A. Palomar qui assume cette charge depuis les soucis de santé de notre ami Jean Pierre **MIGUEL**.

Les comptes de l'association sont largement positifs malgré ce piratage informatique survenu il y a 6 mois mais qui n'a pas entraîné de pertes financières (grâce à notre assurance) mais rajoute pas mal de « tracasseries » administratives !!! . L'enquête de police est en cours.



* Avenir de l'association :

Michel **RODENAS** nous informe que le CDHA (centre de documentation historique de l'Algérie) est « saturé » et de ce fait l'hébergeur actuel de notre site internet est OVH qui est plus important et peu onéreux : nous avons souscrit 5 années de cotisation pour un coût global de 150€.

Merci à Francis **SINTES** et Pierre **ARNAC** qui ont réalisé un travail important de recensement des anciens élèves et de mise en forme de notre site.

Antoine notre président nous informe que l'association lui demande beaucoup d'énergie et lui prend énormément de temps :

- Gestion administrative officielle
- Rédacteur en chef de la revue
- Gestion des impressions / envois / annuaire / nombreuses autres tâches
- Organisation de nos rencontres
- Soutien et réconfort aux familles des anciens qui nous ont quittés et/ou ont des soucis importants de santé
- etc , etc

De ce fait **ANTOINE** propose la dissolution « administrative » de l'association.

* Intervention de Richard BONGIORNO :

- Il comprend les raisons exposées par notre président mais ne souhaite pas un arrêt brutal et définitif surtout de nos rencontres annuelles.

- Après un échange avec un certain nombre d'entre nous (dont Camille **AN-GLADA** , Daniel **FARDET** , Gerald **DE-VEZA** , etc ...) Richard se propose de créer un groupe WHATSAP personnalisé ENPA et qui permettra de :

Communiquer régulièrement et facilement entre nous

D'informer périodiquement en relation avec notre site internet « relooké »
Amener dynamisme et modernité dans nos outils de communication.



* Dissolution de l'association :

Il est procédé à un vote à main levée pour entériner cette décision de bon sens : décision approuvée à l'unanimité.

Par conséquent il faudra :

- Enregistrer la dissolution de l'association à la préfecture en fournissant aussi la liste émargée par les personnes présentes à l'AG.

- Épurer les comptes et répartir le solde.

- Envoyer Michel **RODENAS** en mission au CDHA pour une consultation sur la faisabilité, le mode et les moyens de transmission des documents de notre Association **ENPA**.

- Transmettre les documents papier et informatique au CDHA .

- Suivre l'évolution de la clôture de notre amicale.



Avant la clôture de cette très amicale réunion notre ami Michel **RODENAS** fait un petit discours en remerciant Antoine et les participants (en copie l'intégral du document).

Notre ami René **BOUDET** souhaite rendre un hommage mérité aux fondateurs de l'ENPA et Mr **MALATERRE** tout particulièrement.

Avant de se séparer nous avons apprécié l'apéritif et le repas qui a suivi.

Webmaster
Michel RODENAS

Président
Antoine PALOMAR

Secrétaire Adjoint
François HELLER



ENPA— Les participants à l'Assemblée Générale du 22 / 09 / 2022 à Platja D'Aro



ENPA— Les épouses des participants à l'Assemblée Générale du 22 / 09 / 2022 à Platja D'Aro



Apéritifs et Détente des participants



Le président et son épouse honorés par ses amis de l'ENPA

- Pérennisation du Site et documentation -

Voici les courriers envoyés aux organismes habilités à recevoir les contenus de notre Association.

Bonjour,

C'est dans le cadre de la pérennisation de nos éléments mémoriels: documents et archives numériques , sur recommandation de Mme Benedicte Mano de la DGA Communication que je m'adresse à votre organisme.

Nous sommes une association des anciens élèves de L'ENPA (École Nationale Professionnelle de l'Air) sise autrefois à Cap-Matifou, non loin d'Alger.

Cette école naissante à la fin de la guerre 39-45 a contribué à la formation de techniciens et cadres dans les domaines aéronautiques jusqu'en 1967.

Nous arrivons à épuisement des témoignages directs, aussi nous étudions un moyen de pérenniser nos souvenirs pour les transmettre après nous à l'histoire.

Nous disposons de nombreux documents papiers, photos et un site qui a numérisé une partie de ces documents papiers.

Pour vous permettre d'évaluer nos documents vous pouvez consulter notre site :

<https://www.enpa-capmatifou.com>

et quelques liens historiques:

Général Martin à la création

Historique de l'école

FILM survol des activités de l'école. (8mn)

Je vous remercie de l'attention portée à notre demande de reprise de ces archives. Je suis à votre disposition pour toutes informations complémentaires.

Michel **RODENAS**

58 rue de la porte au roys
91490 Milly la Forêt

michel.rodenas@sfr.fr

07 67 70 81 99

- Rencontre à Toulouse le 23 Mai 2023 -

Notre prochaine rencontre de 2023 est prévue à Toulouse.

Elle est organisée à l'Hôtel Campanile du mardi après midi 23 Mai, jusqu'au jeudi 25 Mai, après le petit déjeuner.

Adresse de l'hôtel Le Campanile :

Rue Maurice Hurel

31500 TOULOUSE.

Quartier Sud Balma - Cité de l'Espace

Tél : 05 61 54 46 25

mail :

commcial.toulouse.citeespace@campanile.fr

Notre manifestation va se dérouler dans un séjour de détente sans souci de déplacement.



ORGANISATION ET PROGRAMME.

Le rendez-vous est prévu pour tous, le Mardi **23 Mai 2023** dans l'après midi.

L'Hôtel est situé près de la cité de l'Espace à une cinquantaine de mètres, ce qui nous permettra de visiter la cité de l'Espace sans prendre nos véhicules pour nous y rendre.

- Le Parcours :

Pour se rendre à notre lieu de rencontre tout se passe au sud de Toulouse dans, le **Quartier Sud Balma**. Avec le GPS de votre voiture ou avec votre mobile indiquer l'adresse de l'hôtel ci-dessus et bien suivre les indications obtenues.

Nota : Soyez attentif ce n'est pas facile

- Arrivée des participants dans l'après midi du 23 Mai, déposez vos valises à l'hôtel et gardez votre véhicule dans son Parking. Prendre possession de vos chambres.



19 : 00 H

Réunion de tous les arrivants pour un Apéritif de Bienvenue.

Punch + softs



20 : 00 H
Dîner 3 plats
Boissons vins inclus



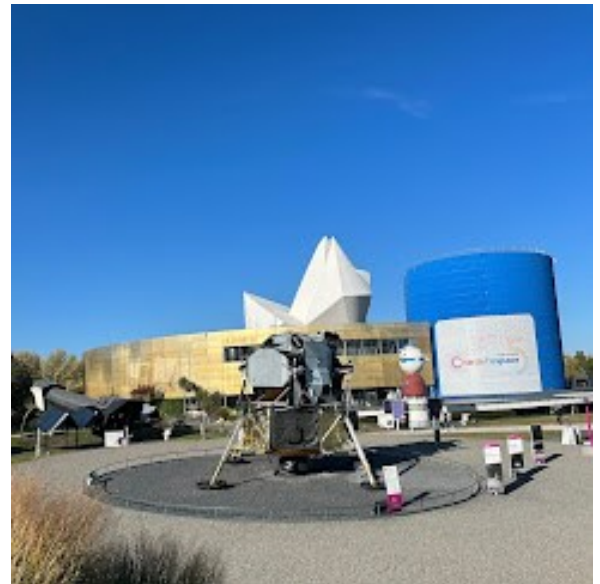
Mercredi 24 Mai

Après le petit déjeuner réunion des adhérents dans la salle AUSTRALIA de l'hôtel.

En fin de réunion, nous allons nous diriger à pieds vers la Cité de l'Espace qui se situe : **Avenue Jean Gonord** non loin de l'hôtel.

Ce site sécurisé, est accessible après un contrôle individuel électronique.

Entrée récupération des billets de visite et des billets de restauration.



Bloc d'entrée à l'accès de la visite



La Cité de l'espace permet de découvrir la réplique grandeur nature de la fusée **Ariane 5** .

53 mètres de haut, du **vaisseau Soyouz** et du **satellite d'observation de la terre ERS**.





Tenues des Cosmonautes



Vaisseau Soyouz

A la fin de la visite retour à l'hôtel,

19 : 00 H

Réunion de tous les arrivants pour un Apéritif de départ

Sangria + softs



20 : 00 H

Dîner

3 plats

Boissons vins inclus

Jeudi 25 Mai

Après le petit déjeuner, les adhérents regagneront leur domicile.

- Le prix du séjour complet du 23 au 25 Mai 2022, sera de : chambre double : pour le couple 360 €.

- Le séjour pour une personne seule, est de 237 Euros pour le séjour.

Au compte de l'Amicale : - Hôtel : Repas + Apéritifs du 23 au soir et 24 au soir sont offerts par l'Amicale ainsi que la salle de réunion + les taxes de séjour.

- Le 24 Mai

- Visite de la Cité de l'Espace + repas offerts par l'Amicale.

Nous avons prévu le séjour pour une cinquantaine de personnes, alors ne pas attendre pour retirer votre participation dès réception de ce journal.

- Votre inscription doit être accompagnée d'un chèque, libellé au nom de l'Amicale des Anciens de l'E.N.P.A. avec le montant correspondant au séjour seulement(habitation avec petit déjeuner)

Durée du séjours : du mardi après midi 23 Mai, jusqu'au jeudi 25 Mai après petits déjeunés :

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

SOYEZ NOMBREUX

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

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

- *Le North American P51 « MUSTANG »* -

Par Lionel PENOT 55-59

Certainement le plus réussi des chasseurs à moteur à pistons de la seconde Guerre Mondiale.

Je doit son origine à la visite de la BPC (British Purchasing Commission) Chez North American en Avril 1940. Ceci pour contrer la montée en puissance de la Luftwaffe Allemande en complétant les capacités de production des usines Anglaises.

Le BPC voulait négocier l'achat des CURTISS « Hawk » ou P40 qui lui était le chasseur principal de l'USAAC (Air Force de l'époque). CURTISS ne pouvait répondre car très sollicité, le BPC dut se tourner vers une autre solution.

Le Président de la NORTH AMERICAN J. H. KINDELBERGER fit une proposition : créer un modèle entièrement nouveau propulsé par un ALLISON V1710 sous la houlette d'EDGAR SCHMUED ingénieur de renom. Le BPC accepta et ainsi démarra la conception du NA73X prévue en environ 120 jours.

Le délai fut tenu en 117 jours et le 26 octobre 1940 le premier vol eut lieu. La Commission Britannique signa pour un contrat de 320 machines dont 2 pour l'USAAC qui le nomma XP21 suivant la dénomination américaine.

Ce fut le premier chasseur utilisant une aile laminaire (profil taillé pour les hautes vitesses. Issu des recherches du célèbre aérodynamicien VON KARMAN).

Le nouveau chasseur fut reconnu comme bien supérieur à ses concurrents, malgré les mauvaises performances de son moteur en altitude. Il possédait une excellente manœuvrabilité et une grande vitesse près du sol. Les Anglais le baptisèrent MUSTANGI.

Son moteur était un ALLISON V1710-39 de 1200 Cv (12 cylindres en V refroidis par liquide. Il était armé de 4 mitraillettes de calibre 50 et de 4 autres de calibre 30. Intégré dans les escadrons de la RAF, il a été, au début cantonné dans des missions de reconnaissance.



En août 1942, participa à la désastreuse opération sur Dieppe. (1ère victoire en abattant un Focke Wulf 190).

Aux Etats Unis, l'ASAAF qui s'était réservé 2 prototypes ne s'enthousiasme pas après quelques essais alors qu'en Angleterre les avis diffèrent totalement.. Le nouvel avion est jugé très favorablement.

Les Américains le transforment en avion d'attaque au sol et devient le A36 muni d'aérofreins et de 6 mitrailleuses de 12,7 mm (cal 50). 500 exemplaires sont commandés qui seront surtout utilisés sur le front italien en 1943.

En avril 1942, un pilote de chez ROLLS ROYCE trouve la machine excellente, mais qu'elle le serait encore plus avec un moteur MERLIN.

L'idée fait son chemin, mais demande de sérieuses études quant au système de refroidissement.

Aux ETATS UNIS NORTH AMERICAN se lance dans l'adaptation du MERLIN 65. Celui-ci sera fabriqué sous licence par le constructeur automobile PACKARD., sous l'appellation de V1650.

Le P51B après de nombreuses modifications aérodynamiques (entrée d'air ventrales des radiateurs), sera commandé pour l'USAAF.

En 1943 ils seront engagés en Afrique du Nord dans des missions de reconnaissance armées.

Le P51B (MUSTANG III dans la RAF) souffrira de nombreux défauts gommés au fur et à mesure (enrayement des mitrailleuses, problèmes de trappes de train, rupture de bâtis moteurs etc...).

La version P51C, pratiquement identique mais construite dans la nouvelle usine de DALLAS.

Certains furent équipés d'une verrière « MALCOLM » afin d'améliorer la visibilité, ainsi que d'un réservoir supplémentaire de 320l derrière le pilote. Avec 2 réservoirs largables le MUSTANG est capable de longues missions (Berlin et même Prague), d'accompagnement de bombardiers.

Le P51D (MUSTANG IV dans la RAF) est produit à 800 Exemplaires. Il possède une verrière « goutte d'eau et 6 mitrailleuses de 12,7 mm.

Malgré la réticence des instances dirigeantes de l'USAAF qui voulait l'utiliser pour l'attaque au sol, le MUSTANG se verra enfin remplir la mission pour laquelle il excelle : la chasse et d'ailleurs détiendra le plus haut score de victoires chez les Américains.

Le P51, toutes versions confondues combattit sur tous les fronts Europe, Afrique, Asie et même plus tard lors de la guerre de Corée.

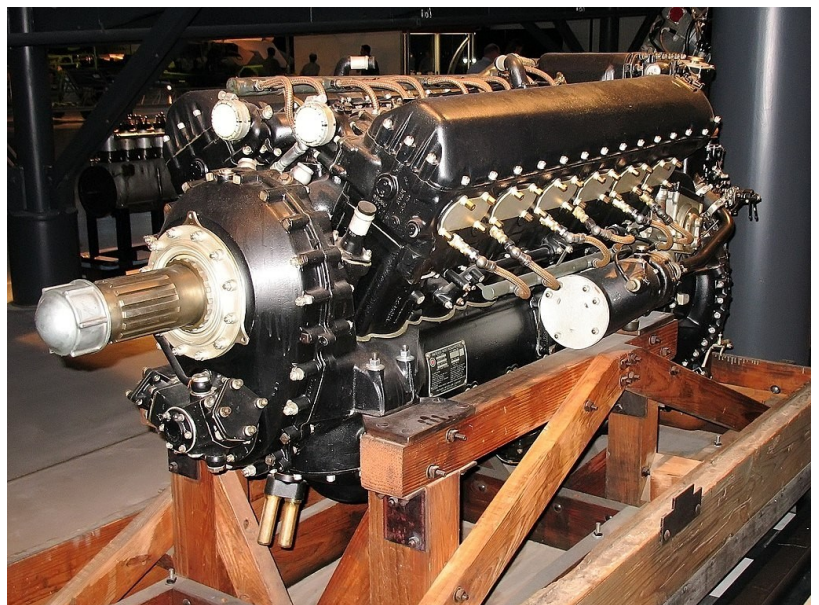
Tous les groupes de chasse Américains seront dotés de MUSTANG à partir de 1944, à cause de sa vélocité et de sa maniabilité. (une des dernières versions le P51H pouvait atteindre 785 Km h.

11 Pays utilisèrent le MUSTANG : AUSTRALIE - FRANCE (uniquement en version reconnaissance par la 33 ème Escadre) - SUEDE - SUISSE - ISARËL - CHINE nationaliste - HOLLANDE - COREE du sud - PHILIPPINES - ITALIE - et AFRIQUE du sud. 15.586 Ex furent fabriqués.

Avion mythique, véritable légende, il en reste environ une centaine dont beaucoup volent encore pour le plus grand plaisir des « aficionados » des meetings.

Caractéristiques P51H

—
Longueur : 10,16 m
Envergure : 11,28 m
Hauteur : 3,37 m
Surface alaire : 21,65 m²
Masse à vide : 3193 Kgm
Armement : 6 x 12,7 mm
Plafond maxi : 12.770 m
Autonomie maxi : 1.886 Km
Motorisation : Packard Merlin
V1650.9 de 1.600 Cv



Lionel PENOT 55-59

- Activités hivernales ! -

--

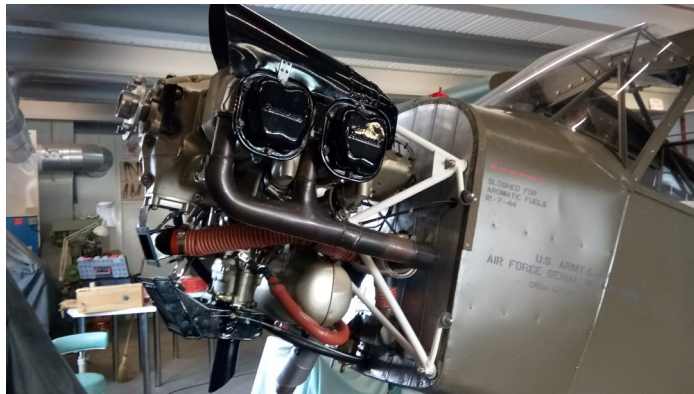
Par Camille ANGLADA 52 - 56

Le Piper L4 HB-OSM va bientôt reprendre vol !

Les derniers travaux ont consisté à joindre l'emplanture des ailes au fuselage par de nouvelles tôles, les anciennes étant endommagées. Et rien n'est droit !

Le nouveau moteur de 100 cv nous a donné quelques problèmes de montage.

Le pot de réchauffe cabine et carbu touchant la tôle pare feu . Nous avons



raccourci les tubes sorties moteur de 5 cm et relevé le tout d'autant. C'est en place. Les capots ont été modifiés en conséquence, les sorties d'échappement de chaque côté étant plus en avant et les espaces inutiles « rebouchés ». Nous l'avons équipé de ceintures dorsales qui n'existaient pas.

Aux beaux jours, il va reprendre l'air sous un aspect neuf, avec une peinture de l'US Air Force.

Il est de 1945 !

**Moteur
de
100 cv**

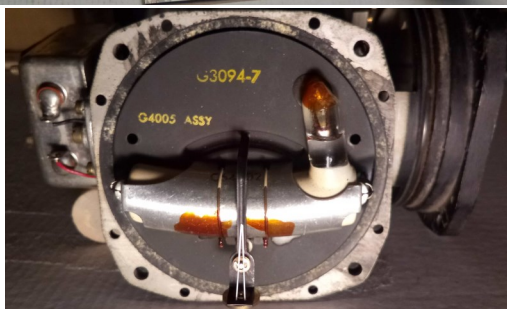


Le Tableau de bord

Profitant des froidures de l'hiver, nous avons aussi entrepris le réfection totale de l'habitacle de notre petit **Cessna 140 HB-COR** : électricité, tableau de bord, instruments (en gardant ceux d'origine, réparés ou contrôlés) commandes, maîtres cylindres de freins et la sellerie. Tout ceci était de 1951 !

Un travail conséquent et tous y avons mis notre énergie et notre savoir pour ce faire.

Les photos où illustrent, un peu notre chantier !



Instrument de Bord



Le Piper L4 HB-OSM



Et mon excursion sur « le Lac Noir » gelé, dans le canton de Fribourg !

Camille ANGLADA 52- 56

- Si Matifou m'était Conté -

--

Par Henri **GUEY** 59-63

21-22-23 septembre 2022, dernier rendez vous et dernière assemblée générale des derniers des Mohicans de l'ENPA. Tout a un début, mais hélas tout a une fin aussi.

Un peu tristounet tout ça, même si la fin de notre association ne signifie nullement la fin de nos rencontres à Playa d'Aro ou ailleurs. A ce propos, je rappelle que notre ami Richard **Bongiorno** a créé un groupe sur WhatSapp afin que nous restions en contact, le plus grand nombre et le plus longtemps possible.

Cette année, nous avons du changer d'hôtel pour des tas de raisons. Nous étions installés non pas à l'hôtel Cap Roig mais à l'hôtel AROMAR, toujours à Platja d'Aro. Très confortable, situé à 2 pas de la plage, proche du centre ville, ce qui à mon humble avis, était très appréciable, cela nous a un peu déstabilisé par rapport à Cap Roig ou nous avions pris nos habitudes.

Je n'en remercie pas moins celui qui restera dans nos tête, notre président à vie, à savoir Antoine, pour tout le dévouement dont il a fait preuve pendant toutes ces années passées trop rapidement, toutes les heures qu'il a passé dans la paperasse administrative pour que vive notre association, et aussi pour ce journal qui est un lien si chaleureux entre tous les anciens.

Les troupes étaient vraiment réduites cette année dans la salle de réunion où nous avons acté la dissolution de l'association. Beaucoup trop sont partis de l'autre coté du miroir, pour peut-être rejoindre notre terre natale, qui sait ?

Malgré tout, cela ne nous a pas empêché de continuer à raconter nos blagues préférées, rire, boire et manger.

Au cours de ces repas pris en commun, le hasard m'a placé aux cotés de Camille Anglada, notre passionné **Suisso-pieds-noirs** d'aviation légère. Bien sur, nous avons échangé diverses anecdotes de pilotes de ces petits avions qui me faisaient rêver du temps de ma jeunesse.

Les hasards de la vie ont fait que mon boulot, lorsque j'ai fuit Paris (non, je n'est pas fait de holdup et n'était pas poursuivi par la police, j'en avais juste marre des cinglés qui peuplent cette ville) pour venir m'installer à Aix en Provence (quelle différence de qualité de vie...), se trouve à quelques minutes de l'aérodrome d'Aix les Milles.

J'allais régulièrement regarder tous ces jeunes (et vieux) pilotes, s'envoyer en l'air. Je les entendaient passer régulièrement au dessus de mon bureau en courte finale, juste avant de couper la 4 voies reliant Aix à Vitrolles et de se poser en douceur (ou pas) sur la piste 33-15 de l'aérodrome.

Et un beau jour de début d'été 1994, j'ai sauté le pas, poussé la porte de aéro-club « Provence Aviation » et me suis inscrit à la formation de pilote privé. J'avais déjà goûté aux joies (et aux trauilles...) d'un premier vol sur Cessna 172 (ailes hautes 4 places), avec un cousin de mon beau père, et qui avait obtenu son brevet de pilote dans le sud ouest. J'avais pu apprécier les paysages du Causse et surtout la solidité du train d'atterrissage de ces petits engins, sa spécialité étant un grand boum au touché, 2 ou 3 rebonds plus ou moins acrobatiques et enfin, l'arrêt complet de l'appareil au parking.



Cessna 172

Mon instructeur était un retraité de l'armée de l'air, un vieux de la vieille comme on dit, qui avait tâté d'un peu tous les engins volants identifiés ou pas, et avec qui j'ai beaucoup appris, en particulier à tenter de dominer mes angoisses quand le mistral, si joli en poésie, te secoue tout ce qui peut-être secoué en toi et que tu te demandes comment tu vas réussir à retrouver le plancher des vaches sans que ton avion ressemble à une boîte d'allumettes étalées au sol.

Le grand passage de cette formation, c'est lorsque ton instructeur te demande d'atterrir, de ne pas retourner au parking mais au point d'arrêt de la piste, descend de l'appareil et te demande de repartir seul faire des tours de piste. Là, se pose dans ta tête la grande question : soit je repars sans réfléchir, soit j'arrête tout. Je suis reparti et ce fut un grand moment d'abord d'angoisse quelques minutes, suivi d'un grand bonheur. C'était sur un petit Piper PA38 bi places.



Avion Piper PA38 biplaces

J'ai ainsi promené au dessus de la Provence, des calanques ou de la Camargue, de nombreux collègues de travail qui n'avaient jamais connu ce genre d'activité. C'était sur Cessna 172, rallye, ou encore Robin DR400.

Un de mes plus beaux vol a été un aller - retour entre Aix et Ajaccio, vol que nous avons fait avec un autre pilote et un instructeur (j'avais fait l'aller) sur Piper PA28. L'arrivée sur les sanguinaires et la baie d'Ajaccio est magnifique.



Avion Piper PA 128

Ma mère et mes beaux parents habitaient dans un petit village du Lot, proche d'un terrain d'aviation et donc un jour, 3 collègues de travail et moi même avons décidé de leur rendre une petite visite et de se faire inviter à déjeuner. Arrivée au terrain le matin de bonne heure, visite pré vol, plein complet et nous voila partis pour deux heures de navigation vers Nîmes, Millau, Decazeville, Figeac et l'aérodrome de Figeac-Livernon.

Mon beau père était venu nous chercher en voiture car le coin est un peu isolé.

Après un arrêt – apéro chez ma mère, notre repas nous attendait chez mes beaux parents. Ce dont je ne me doutais pas, c'est que j'allais ramener 3 individus complètement rassasiés de nourriture pour la semaine, mais surtout l'esprit complètement embrumé par la quantité d'alcool ingurgitée (apéros, vins, et surtout, la traîtrise du jour, la gnôle de fabrication locale qui vous désinfecte toute plaie de façon définitive). En ma qualité de pilote, je n'ai bien sur touché à aucun de ces « remontants », étant le seul à pouvoir ramener le troupeau à la bergerie. Le retour s'est fait dans le seul bruit du ronronnement régulier du moteur de notre PA 28 et des échanges radio.

Un jour j'ai voulu faire un vol avec mon épouse et une amie commune. Nous devons partir d'Aix, direction VINON-SUR-VERDON, survoler le plateau de Valensole et lac de Sainte Croix, puis revenir par le sud de la montagne Sainte Victoire après avoir survolé Barjols et Saint Maximin.

L'avion était un Robin DR400, fiable s'il en est. Sauf....que lorsque j'ai dit à mon épouse que cet avion était en bois et toile, et que pour monter à bord, il ne fallait pas mettre son pied ailleurs que sur l'emplanture de l'aile, sinon, elle risquait de passer à travers, j'ai vu dans son regard, d'abord de l'incrédulité, les petits engrenages de la réflexion qui tournaient au dessus de sa tête, et un certain mouvement de recul. Ma persuasion a fini de la convaincre à monter à bord aux cotés de notre amie.



Avion Robin DR400

Le temps était superbe, visibilité extraordinaire, mais léger vent venu de je ne sais plus d'où, qui donnait à l'avion un légère tendance à nous remuer les tripes. Et un p'tit coup à droite, et un p'tit coup à gauche. J'ai compris, arrivé sur VINON que si je voulais éviter le divorce, il me fallait faire demi tour.

Environ une demi heure plus tard nous atterrissions aux Milles, et elle n'est plus jamais revenue. Et je n'ai pas divorcé, et nous sommes toujours restés amis avec notre copine...

J'ai cessé de piloter dans le courant de l'année 2009, pour des problèmes personnels, mais je le regrette toujours un peu. Par contre j'ai pris, grâce à cette activité, une sacrée leçon de géographie sur la Provence.

J'espère que ces petits instants de la vie d'un (vieux) pilote privé vous auront permis de sourire un peu, et que nous aurons encore de nombreuses occasions de nous raconter nos souvenirs derrière un -grand- verre de l'amitié (voire plusieurs tant que nos analyses de sang seront au top).



Aérodrome d'Aix en Provence - Les Milles

Henri GUEY 59-63

- Une Époque Bénie Et La Suite -

--

René **BOUDET** 57-63

L'âge aidant on est tenté d'analyser un peu sa vie qui pour moi est une suite d'accidents (par définition non prévus) c'est comme un tableau d'impressionniste où les rencontres nous marquent plus ou moins et au bilan en prenant de la distance cela prend forme et en découle une façon d'être.

NOTRE ECOLE

Une chance inespérée car issu du petit peuple comme beaucoup d'entre vous (et je n'ai jamais oublié mes origines) l'avenir était plutôt bouché, j'ai intégré l' **E.N.P.A.** quelle chance ! et que de difficultés à venir .

Lors de mon intégration mon père m'a accompagné, nous étions de la campagne, cette école était gigantesque (j'avais quand même un peu voyagé car j'avais déjà été 8 fois à ALGER !) où tout m'impressionnait ; le poste de garde, l'allée qui menait à la direction des études, l'immensité du campus, des salles de cours, l'autorité de Mr MANDRILLON, la prestance de Mr PAUCHET ... oh oui cela allait être compliqué et je me sentais petit, prisonnier de toutes ces grilles où on contemplait le soleil couchant sur ALGER (nostalgie, nostalgie quand tu nous prends c'est dur !).

Les réfectoires amenaient un peu de réconfort (Mr **SALICHON** que j'ai rencontré en corse m'a dit « vous bouffiez mal » et je lui ai répondu « c'était gratuit ». Il est clair que mes parents (comme pour beaucoup d'entre vous) n'avez pas les moyens de me payer des études. Il m'a répondu tout cela tu le dois à Mr **MALATERRE** qui avait un idéal humain et qui en même temps était très habile dans ses négociations qui se faisaient après un repas très arrosé de vin rouge (Mascara à 14°). C'est ainsi que l'école avait acquis le parc d'avions, du matériel des ateliers

Le premier collaborateur du directeur fut Mr **SALICHON**, puis vint Mr **MANDRILLON** qui n'était pas légionnaire comme le voulait la légende mais instit à poigne et lucide, (il est clair qu'aujourd'hui il aurait beaucoup de travail à remettre dans le souhaitable, ce système éducatif pourri). C'est Mr. **SALICHON** qui l'a fait recruter et puis cela s'est enchaîné j'ai côtoyé Mr **MALATERRE** et j'ai un immense respect doublé de reconnaissance, pour lui rien n'était impossible il aimait viscéralement son école sa réalisation, ses rêves, MERCI MONSIEUR. Je ne vous parlerai pas des ateliers et de la prouesse de la progression DIDEROT où en partant d'un parallépipède du genre 80, 50 ,50 en mm vous finissiez au bout d'un an par un dé à jouer au tchic – tchic .

Que de souffrances on était là pour grandir, se dépasser on devrait être des géants, j'y ai rencontré l'adversité mais en même temps une aptitude à domestiquer mes gestes, ma vie a fait que j'ai eû comme collègues ensuite Mr **MIRALLES** Christian, Henri **GUERIN** bien connus aux ateliers et avec eux je me suis toujours senti protégé car de la famille de l'**ENPA** .

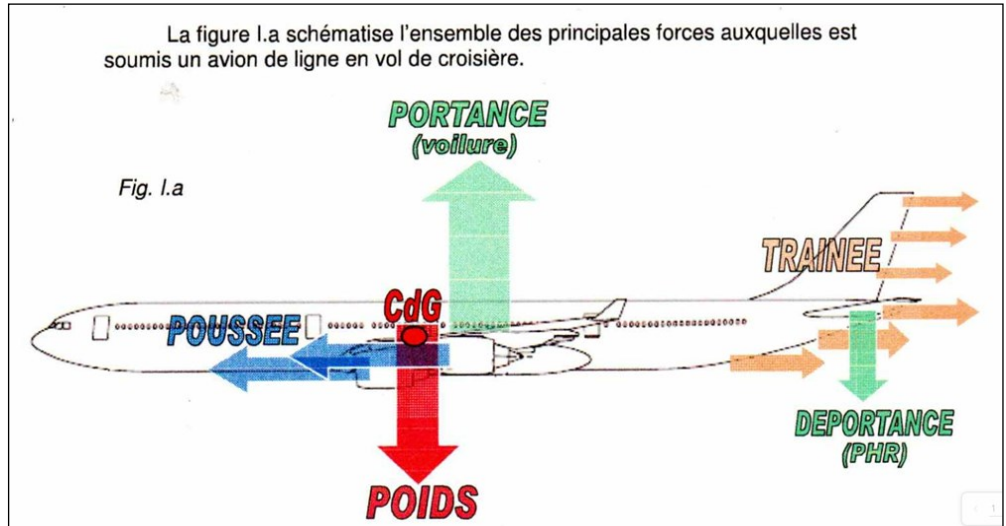
EPOQUE BENIE

Oui au sens de l'apprentissage cette période est bénie car notre physique était imagée et c'est une richesse, les forces avaient une représentation simple ce qui nous permettait de visualiser de comprendre d'anticiper des comportements par exemple la représentation des effets aérodynamiques sur un avion.

On voit tout de suite la stabilité du vol :

Si l'incidence augmente la portance croît et son moment (produit de la force par le bras de levier et affecté d'un signe) par rapport au centre de gravité fait que l'avion devient piqueur et l'incidence décroît c'est la stabilité du vol de l'avion à la clef ceci explique l'importance du chargement du fret .

J'ai dirigé une partie des **TECHNIQUES DE L'INGENIEUR** pendant 27 ans ce qui m'a permis de rencontrer des stars du monde de l'entreprise dont



le directeur des grands travaux de Marseille (ports, plateformes off shore ...) qui me disait » dans mon staff de calcul, j'ai 5 polytechniciens, 6 centraliens, mais je cherche la perle rare celui qui avec des modèles simples va être capable de rendre compte de ce qui peut se passer afin de réagir très vite.

« ET OUI LE MONDE VIRTUEL NOUS A ENVAHI NEUTRALISANT NOTRE SENS CRITIQUE NOTRE CAPACITE A IMAGINER NOUS SOMMES DES PRISONNIERS.

Nous avons vécu la période des trente glorieuses (en gros 1950 , 1980) à l'issue de cette guerre (39,45) il y a eu une soif de consommer, c'était un marché d'**EQUIPEMENT** il suffisait de produire pour vendre (pour une 2 chevaux il fallait attendre 18 mois, les commandes étaient gérées au moyen de fiches cartonnées et si vous aviez une relation, votre fiche pouvait être déplacée et vous gagnez quelques mois.)

L'eau fraîche était un luxe et pourtant comme dirait notre ami Henri **GUEY** « p..... qu'il faisait chaud ! « Certes on n'était pas dans le pas de calais la possession d'un réfrigérateur était un luxe de certains, mais on avait des joies simples, c'est notre passé avec aussi tous les drames que nous avons vécus, la trahison... l'absence de morale civique est devenue une façon d'être pour certains de nos dirigeants, ils ignorent une vérité première « plus les gens sont simples plus il faut les respecter « c'est ce que m'a enseigné entres autres principes mon père.

LA SUITE LE MARCHÉ DE REMPLACEMENT

Tout change si vous voulez vendre il faut créer des **ENVIES** :

- Une compétition acharnée entre les fournisseurs.
- Des temps de développement de plus en plus courts (de 10 ans on est passé à 4 ans pour le développement d'un avion) le triptyque **QUALITE, COÛT & DELAI** mis à mal, des produits retirés en hâte du marché car dangereux .
- Vous n'avez pas l'argent nécessaire pour acquérir, pas de problème on va vous proposer un leasing, l'objet devient impersonnel, un simple produit de consommation un vulgaire KLEENEX.

Bien évidemment l'informatique a largement contribué à cette évolution et rend les gens prisonniers de leur environnement, ils ont perdu toute liberté d'agir pour le faire évoluer . Un pilote qui par le passé avait des sensations et les analysait pour agir est aujourd'hui un gestionnaire de systèmes informatiques, il ne comprend plus nécessairement la physique car dans sa formation tout a été modèle numérique, le sens physique est noyé, masqué par la mathématique du modèle.

A ce jour j'enseigne toujours et je vous assure que les ingénieurs d'aujourd'hui pour dimensionner un boulon passent par un modèle numérique ; est ce que l'être s'améliore ? **Si oui j'irai vivre en théorie car en théorie tout fonctionne** je vais étayer mes propos :

- **Quand** vous étiez gamin le calcul mental était une activité pratiquée, reconnue comme utile et formatrice, je m'amuse en amphi à demander combien font 12x13 ils foncent tous sur le smartphone.

- **Le GPS** tue le sens de l'orientation toutefois il est utile en ville inconnue.

- **CATIA** logiciel de **Conception Assistée par Ordinateur** internationalement utilisé fait que mes jeunes gens qui l'utilisent ne comprennent plus une perspective cavalière dessinée au tableau.

Le cerveau a des capacités que vous créez et si elles ne sont plus sollicitées les cellules passent à autre chose .

La formation des lycéens est devenue un butinage, savoir c'est s'approprier les notions, elles doivent faire partie de vous, c'est à ce prix que vous aurez des réactions face à une réalité, c'est à ce prix que vous serez un homme libre c'est à dire quelqu'un qui fait des choix et les justifie.

Dans ma vie d'enseignant et de direction j'ai essayé d'être un homme de progrès dans l'intérêt de mes étudiants qui me faisaient confiance mais je crois qu'il faut dans l'apprentissage s'appuyer sur les qualités des gens, on ne comblera jamais les déficiences je suis souvent en entreprise je constate une chaîne faite de maillons :

- **Celui** du virtuel plus : polytechniciens centraliens élaborent les outils numériques virtuels du groupe ils sont **indispensables**.

- **Celui** des ingénieurs d'application arts et métiers, INSA ...ils sont toujours dans le monde virtuel ils sont **indispensables**.

- **Celui** des lignes de fabrication et là cela se complique car le produit doit être livré à temps et certifié les écoles ne les forment plus ils sont **introuvables** et sur TOULOUSE en association avec l'entreprise nous essayons de former des ingénieurs des métiers en apportant à des techniciens à potentiel les connaissances théoriques de sorte à prendre des décisions en étant capable de les justifier et ils sont **indispensables l'ENPA y aurait joué un rôle clef**.

J'ai envie de dire comme mon maître à penser Georges BRASSENS mais où sont les neiges d'antan.

Voilà je vais m'arrêter là, je suis fier et reconnaissant d'avoir appartenu à cette communauté du **CAP MATIFOU**.

Je remercie **ANTOINE** d'avoir entretenu notre flamme pendant ces décennies.

René BOUDET 57-63

- SOUVENIRS -

— —

À l'entrée de l'école à l'E.N.P.A, on nous établissait Une Carte d'identité.

MINISTÈRE DE L'ARMEMENT

ÉCOLE PROFESSIONNELLE DE L'AIR D'ALGER

no 518

CARTE D'IDENTITÉ

Nom MONDET

Prénoms JEAN PAUL

Né le 15/2/31 à MOSTAGANEM

Promotion 1947-1950




Cap Matifou, le 17/11/47 1947

No 518

LE DIRECTEUR

L'ÉLÈVE.

Par légalisation
Le Maire de Cap Matifou.



MINISTÈRE DE L'AIR

ÉCOLE NATIONALE PROFESSIONNELLE DE L'AIR D'ALGER

CAP - MATIFOU

TÉLÉPHONE 0-10

PERMISSION

L'élève Mondet J. Paul de 1^e Année
est autorisé à sortir du Mardi 13 heure
au dimanche soir 19 heure
pour se rendre à Mostaganem

Date et heure d'arrivée dans la famille le 24 à 6h $\frac{1}{2}$

Date et heure de départ pour le retour le 4 à 7h $\frac{1}{2}$

Le soussigné certifie que l'élève est resté sous son contrôle pendant la durée de la permission.

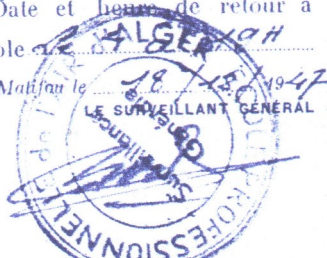
Signature

Date et heure de départ de l'école le 23 à 13h

Date et heure de retour à l'école le 24 à 19h

Cap-Matifou le 18/11/47

LE SURVEILLANT GÉNÉRAL



Voici le modèle de document établi à **MONDET Jean-Paul 47-51**, juste avant de lui délivrer une permission de Noël en 1947 pour rejoindre en train ses Parents à Mostaganem.

- Le Ballon De Foot -

--

Par Armand GALLARDO 54-58

Je connais peu d'anciens élèves de l'ENPA qui ne soient pas intéressés par le foot.

Dans l'un de mes articles précédents, relatif au jeu de football, je vous informais que faute de moyens financiers et de rareté du produit, au lendemain de la guerre de 40, les enfants jouaient dans les rues avec un ballon fait de bric et de broc et notamment, avec une vieille chaussette, bourrée de miles choses, à laquelle on avait donné une forme à peu près sphérique. Mais le ballon de foot a une histoire dont l'origine ne date pas de la dernière guerre.

En effet, le ballon de football nous raconte l'histoire du sport le plus populaire du monde. Il faut savoir qu'à l'origine, le ballon n'est pas toujours rond et lisse. Les premiers ballons de foot sont faits de vessies d'animaux gonflées à la bouche. Mais elles sont fragiles et pour plus de résistance elles sont recouvertes de cuir ou de liège.

Dans la seconde moitié du dix-neuvième siècle, ce sont souvent des ballons de fortune qui imposent le football sur tous les continents. En Angleterre les enfants se débrouillent en jouant avec des boules de papier entourées de ficelle. Au Congo belge les jeunes utilisent des balles en caoutchouc ou des citrons verts. A Pointe-à-Pitre, en Guadeloupe, ce sont les jeunes fruits à pain qui font office de ballon. On fait avec ce qu'on a.

Je n'ai pas vérifié ces sources. Faisons comme si c'était vrai, il y a tellement de choses étranges dans la nature humaine.

Toutefois, la football association, la fédération britannique, s'applique très tôt à standardiser le ballon. Les autorités sportives ébauchent une première codification du football dès 1863 puis 5 ans plus tard exigent que l'enveloppe du ballon soit en cuir et que sa circonférence moyenne soit comprise entre 68 et 71 centimètre (diamètre inférieur à 23cm)) et son poids entre 370 et 420 grammes.(J'ai connu des ballons bien plus lourds, surtout quand ils avaient pris l'eau et, de fait, les tirs à trajectoires flottantes on ne les réalisait qu'en rêve)

Progressivement, dans la première moitié du xx ième siècle, le modèle britannique de la chambre à air enveloppée de cuir se diffuse largement dans le monde. Mais son entretien s'avère fastidieux : après chaque partie, il faut le nettoyer avec de l'eau, le graisser (dans mon quartier on utilisait de la graisse de porc) puis le dégonfler à mi-pression et faire appel à un sellier pour réparer les éventuels accrocs et coutures ayant lâché. Plus embêtant encore le lacet qui recouvrait l'embout ou orifice de gonflage de la vessie(qu'on appelait « quiquette »ou quéquette puisqu'il y avait une vague ressemblance avec ce que vous pensez) blessait souvent le crâne des joueurs.

En ce temps là le ballon est encore un objet onéreux. Les équipiers doivent bien souvent se cotiser pour l'acheter et ils y tenaient comme à la prune de leurs yeux. Cette relation très affective prend un nouveau tour à l'occasion de la première guerre mondiale. Les gouvernements, les associations sportives, les commerçants et les journaux adressent des ballons aux soldats stationnés sur le front, leur offrant, par là même, un moyen d'entretien physique et de distraction sportive. C'est ainsi que la grande guerre participe à la diffusion de la pratique du foot sur le continent européen.

A partir des années 70, la fabrication des ballons est fondamentalement transformée par l'émergence de nouveaux équipementiers sportifs devenus aujourd'hui des marques mondialement connues.

Le cuir est progressivement remplacé par une matière plastique, le polyuréthane (Telstar), la valve

de gonflage devient plus discrète et les entreprises délocalisent leur production dans les pays asiatiques. La chambre à air est en latex naturel ou caoutchouc butyle. Elle est recouverte d'un tricot à trois fils, d'une mousse synthétique et d'un vernis de protection permettant d'augmenter l'expérience utilisateur.

Progressivement les panneaux à bandes sont remplacés par des panneaux hexagonaux en nombre variable et plus rarement triangulaires, ces derniers donnant à la balle, la forme d'un icosaèdre, donc composé de 20 triangles équilatéraux (voir NB ci-dessous) permettant une meilleure sphéricité de celle-ci une fois gonflée. De nouvelles couleurs apparaissent, surtout pour les rendre plus visibles, que ce soit pour la télévision ou pour leur utilisation sur terrains enneigés (orange ou jaune uni, par exemple). En fonction des manifestations sportives(coupe d'Europe, coupe du monde, J.O etc... et du pays dans lequel se déroulent ces manifestations) le ballon prend un nom particulier : Etrusco unico (Barcelone 92), Questra olympia (Atlanta 96), Gamarada (Sydney 2000), Pélias (Athènes 2004), Pologne Ukraine 2012 (tango 12), France 2016 (Francas, Beau jeu) etc...

80% des ballons commercialisés dans le monde dans les années 2000 sont confectionnés dans une petite région du Pakistan, autour de la ville de Sialkot. Ces nouvelles conditions de fabrication abaissent considérablement le prix, désormais accessible au plus grand nombre. Mais cette consommation de masse n'est rendue possible que par recours à la main d'œuvre infantile. En 1996 grâce à une enquête de l'organisation internationale du travail, l'opinion publique mondiale découvre que, dans le seul état du Punjab au Pakistan, plus de 7000 enfants âgés de 5 à 14 ans fabriquent 30 millions de ballons, chaque année, pour Nike, Adidas et les autres équipementiers sportifs. Les enfants travaillent dans des conditions extrêmement difficiles pour des salaires de misère. Pourtant certains ballons professionnels se vendent 140 euros pièce et un ballon en cuir Vuiton 2018 World cup collection , 2150 euros

Bien que largement médiatisée, la persistance de cette exploitation des enfants n'a pas entamé la popularité planétaire du ballon de foot qui demeure l'un des objets favoris des petits et des grands chaque année pour les cadeaux de Noël.

NB : à propos d'icosaèdre, il m'a été rapporté que notre prof de maths, Monsieur **BLANCHET**, hospitalisé alors, reçut un jour, la visite d'élèves de TM (54/58). Ceux-ci lui offrirent un icosaèdre de fabrication maison qui fut accroché en bonne place au-dessus du lit de douleur de notre enseignant et qui le rendit fou de joie. Je ne certifie pas que le cadeau de ses élèves ait pu participer, de quelque façon que ce soit, à la guérison du malade.



Armand **GALLARDO** 54-58



Ballon de Foot 1940



Ballon de Foot 2022

- Explorateur au Niger -

--

Par Richard **GRAILLE** 49-58

Suite de la rubrique du Journal n°82

Nous quittons enfin le goudron direction plein sud en hors piste. Il y a d'innombrables traces. La nuit est tombée, nous roulons sans phares et sans actionner les freins pour ne pas allumer les feux arrières pendant une soixantaine de kilomètres et posons un camp succinct à l'abri de dunes. Le repas sera aussi succinct. Je sort mon matelas et me couche. A 23 heures **Chafirou** me réveille: Richard, les voleurs arrivent. Effectivement, au loin, des phares balayent le reg certainement à notre recherche. Nous repartons sans phares et toujours sans freiner mais au bout de 20 kilomètres cela devient trop dangereux car nous sommes dans une zone de dunes.



Nous nous garons l'un derrière l'autre et décidons, pour le cas où nos voleurs nous retrouveraient, de nous séparer. Ma voiture étant la plus rapide, je prendrais la direction du camp des militaires algériens. **Chafirou** avec **Reïchi** essayera de rejoindre **Djanet**. Au petit matin, n'ayant rien vu venir, nous allons sur l'emplacement de notre camp de la veille. Une voiture a cerclé autour de l'endroit. Pensant qu'ils ne nous retrouveraient pas, ils ont abandonné la poursuite.

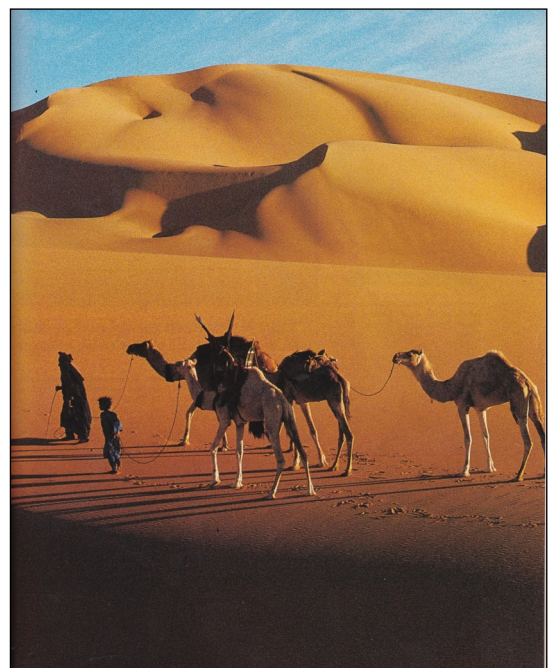
Nous passons au camp des militaires à qui nous offrons des fruits frais. Nous partons toujours hors piste vers le Niger et l'Aïr. Je m'arrête pour satisfaire un besoin pressant. Ces salauds ne m'ont pas attendu. Je vais galérer pendant 200 kilomètres en suivant leur unique trace. Il n'y a heureusement pas de vent qui pourrait les effacer. Cette sensation de rouler au milieu de rien dans une direction improbable est assez étrange et un peu angoissante.

L'Adrar Bouss, très proche de l'Aïr est en vue. **Chafirou** ayant repéré des traces de véhicules militaires, il est plus prudent de se cacher dans les dunes de l'erg de **Capo Rey** en attendant la nuit. En effet, des militaires voyant arriver deux véhicules en provenance du désert, ils tirent et discutent ensuite.

De la même manière nous éviterons prudemment **Iferwan** en empruntant les pistes des fraudeurs que connaît parfaitement **Chafirou**. L'arrivée à Agadez se fera sans autre incident.

Quand on aime, on ne triche pas. De toute façon, le désert a vite fait de démasquer les «jobards». « À cette époque, il n'y avait pas de pistes. Je me suis aventuré sans cartes, ni chauffeur. C'était risqué. En cas d'erreur ou de défaillance mécanique, on me retrou-vait "sec", mort et complètement déshydraté, six mois plus tard... ».

Richard Graille ria pas l'exploit homérique ; il serait même assez minimaliste. C'est sa nature, plutôt gaie, optimiste, mais avare de confidences. Un tempérament bien forgé dans un corps aguerri, le menton volontaire, le sourire spontané sur des crocs éclatants. Avec lui, l'aventure compte ses mots. Il résume : «Je roulais en suivant les rares traces de Land Rover laissées par Mouren, un pharmacien de Niamey, la capitale. En vérité, c'est lui le véritable découvreur de cette partie du Sahara... » Pour le reste, les morsures du soleil, les scorpions, le silence obsédant, il esquive :



« Je prévenais mes amis de ma des-tination et j'emportais beaucoup d'eau. »

Éleveurs nomades et caravaniers, les Touaregs se jouent des frontières. Leur territoire naturel couvre l'essentiel du Sahara. de la Libye au Mali. de l'Algérie au Niger. Ils sont surtout nombreux au Niger et au Mali.

Richard Graille navigue depuis plus de trente ans dans le Ténéré, le « désert des déserts », du massif volcanique de l'Aïr jusqu'au Grand Erg de Bilma, soit 350 000 km² d'aridité absolue. À pied, à dos de chameau, en 4x4, il a mille fois parcouru les routes traditionnelles des caravanes de sel et exploré autant de voies nouvelles. « Dans le désert, on est obligé d'aiguiser sa mémoire. On enregistre des points de repère, la forme d'un relief, une poignée de cailloux, la couleur du sable et, petit à petit, le trajet se grave dans la tête. » Il sait les montagnes noires et les vents de nord-est qui balayent le sable en rafales. Il connaît les marbres bleus, souvenirs géologiques d'une mer disparue dans la nuit des temps.

Une réserve naturelle abrite des sites néolithiques, des gravures rupestres et le cimetière des dinosaures de **Gadoufawa**. Non loin de là se dresse le massif de l'**Ara-kao**, la Pince de crabe où les dunes jaune et ocre, hautes de 300 mètres, le disputent au ciel. Ensuite, l'immensité se coule, plate comme la main, vers l'est... La solitude donne le vertige et peut rendre fou. Mais **Richard Graille** fonctionne au plaisir.

Lorsque ses parents débarquent en Tunisie, c'est encore un môme, il a à peine dix ans. «Je suis né à Paris, mais je n'y ai jamais vécu. Mon père était pilote dans l'Aéronavale. On a beaucoup bougé. »

La Seconde Guerre mondiale catapulte la famille à Bizerte, en 1941, d'où le père rallie le Tchad et les Forces libres.

Demeuré seul avec sa mère, l'enfant se forge des rêves. Son esprit voyage vers les oasis de Tozeur, de Tataouine, des noms magiques sur une carte, le « monde du bas » comme disent ceux du « haut », à Tunis. Il songe aux Touaregs, des pasteurs, des guerriers, figures mythiques du Sahara, ce far west de la vieille Europe. Il tisse avec eux des liens imaginaires. Il se veut à leur image, silhouette impressionnante juchée sur un méhari, masquée de voiles indigo, portant à la ceinture une lame effilée, le **takouba**.



« Comme je ne faisais pas grand-chose à l'école, ma mère m'a inscrit dans un institut sévère, l'École de l'air de Cap Matifou, à Alger. ». Il rate ses examens, toujours recalé à l'oral. Rentré en France après la guerre d'Algérie, il intègre l'École des mines de Douai et devient ingénieur, puis cherche un emploi en outre-mer. «J'avais déjà tout un passé là-bas.». Lorsqu'on lui propose de participer à la création de l'École des mines d'Agadès, **Richard Graille** saisit l'opportunité. Il a trente cinq ans.

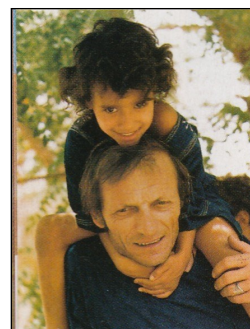
Agadès est une étape décisive dans la vie de **Richard Graille**. La ville a grandi au XV^es. quand les Touaregs en firent leur fief, sédentarisant leurs femmes, leurs filles, leurs esclaves. Aujourd'hui, la cité abrite aussi d'autres ethnies, des Haoussas, des Peuls, des Toubous, des Arabes. C'est dans le vieux quartier de **Funaï Moï**, là où l'explorateur allemand **Heinrich Barth** possédait une maison vers 1850, que **Richard Graille** s'installe avec son épouse. Il adopte le train de vie des coopérants aisés. « J'ai mis longtemps à m'intégrer à la société africaine. Au début, je vivais comme un "petit Blanc". Je ne fréquentais pas les autochtones, sauf mon directeur et mon chauffeur. Et encore. Je n'étais pas reçu chez eux ; ils estimaient ne pas en avoir les moyens ! ».

Un accident sur la piste, la tout-terrain cul par-dessus tête, la disparition brutale de sa femme vont

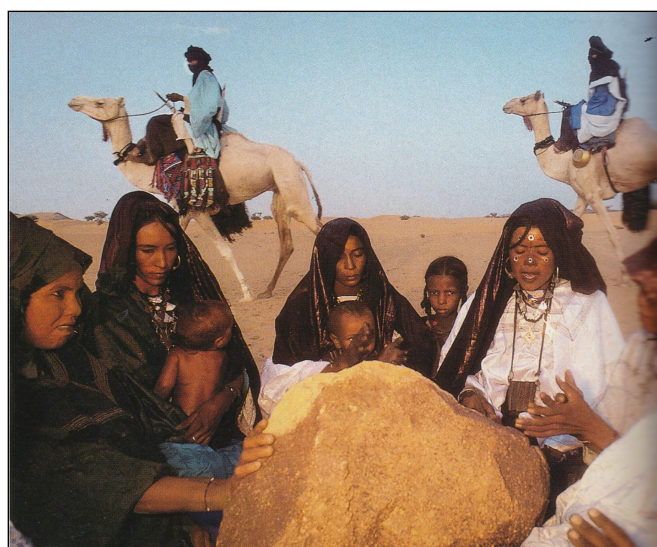
bouleverser le cours des choses. « Je l'ai enterrée dans l'**Aïr**, à **Iférouane**. Nous avons découvert cette région ensemble. Les plus beaux paysages du Ténéré ! Nous étions convenus que le premier à disparaître serait inhumé dans le Sahara. Quand mon heure viendra, on me mettra à côté d'elle. » Peu avant cette tragédie, Richard **Graille** avait rencontré celui qui deviendra son fils adoptif, Mohamed Ixa.

« Un Touareg de dix-sept ans, le neveu de mon gardien. Il me disait souvent : " Patron, donne-moi du travail."

Un jour, mon jardinier est parti. Le lendemain, j'ai découvert le jardin impeccable, taillé et arrosé comme jamais. C'était l'œuvre d'Ixa. Puis mon cuisinier est à son tour parti. Aux matin, le petit déjeuner était servi comme si de rien n'était. Encore Ixa... » Sa famille arrivait du Mali, chassée par la sécheresse de 1975, qui décima 90 % du cheptel. Le gosse était intelligent, débrouillard, sachant faire tout et rien à la fois. Quand Mohamed Ixa envisage de se marier, le « patron » propose de payer la dot. «Après la mort de ma femme, j'ai souhaité m'éloigner, quitter le Niger. J'ai suggéré à Mohamed de m'accompagner au Sénégal. C'est là qu'il est devenu mon homme de confiance. Je lui ai appris à lire et à écrire. Il a passé son permis de conduire. Bientôt, je l'ai considéré comme le fils que j'aurais aimé avoir ».



Quand il revient au Niger, Richard **Graille** bouscule ses habitudes. Mohamed retrouve sa femme et sa première fille, **Hali**, aujourd'hui âgée de vingt-deux ans. «Nous vivions tous ensemble. La petite était avec ses parents, mais très souvent avec moi également. Elle avait comme un second papa... En Afrique, la famille est différente, cela ne veut pas dire qu'ils ne les aiment pas. C'est la notion de possession qui change. Dès que possible, Richard **Graille** prend le large, la route du désert. Il accompagne par-fois les caravanes de sel, des cohortes de 200 à 300 chameaux qui vont charger les **kan-tous**, à **Bilma** ou **Séguédine**. Ces pains de sel d'environ 15 kilos seront revendus ou troqués contre du mil à Kano, au Nigéria.



En trois semaines de marche forcée, la caravane ne croise que deux points d'eau : l'oasis de **Fachi** et l'**Arbre du Ténéré** (un puits). Comme les nomades, Richard **Graille** vit de peu : des dattes, une bouillie de mil, du fromage de chèvre et beaucoup de thé à la menthe, très fort, très sucré, coupe-faim autant que stimulant. Le soir, au campe-ment, il guette le jappement des chacals ; à l'aube, il surprend parfois un troupeau de gazelles. Et surtout, il laisse le temps filer... « Le désert, ça se fait hors piste, en dehors de tout. La sécurité, on l'assume soi-même.» Richard **Graille** doit rentrer en France, à Alès dans le Gard. Il y fait venir la petite **Hali** avec ses deux sœurs et, pendant huit ans, les élève comme ses propres enfants.

Imprégné de la culture touarègue, il a réuni une importante collection de bijoux et objets traditionnels dans le but de créer un musée à Agadès, où Richard est désormais installé. Il y possède une maison, mais sous la tente, l'**eriba**, un vélum en qu'il a dressé dans la cour. De plus, il a une agence de voyages, **Tidene Ex** — aboutissement de toutes ces années ; association avec Mohamed, qui se révèle être un des meilleurs guides de la région. « En Europe, on est gavé. Ici, on ne possède rien ou peu. L'essentiel, quoi... » L'opulence des supermarchés, la surconsommation. L'individualisme l'ont conduit à la parcimonie.

« Dans l'**Aïr**, beaucoup de Touaregs n'ont que quelques bêtes pour subvenir à leurs besoins. Ils ne sont pas malheureux pour autant. Leur mode de vie est basé sur la solidarité et l'entraide. Tout ce que nous avons perdu dans nos sociétés dites "civilisées ». Les Touaregs ne gaspillent rien. Ils savent se laver avec très peu d'eau, sans en perdre une goutte dans le sable. Leurs boutiques se réduisent à des caisses de bois renversées.

Le soir, ils se réunissent à plusieurs familles autour d'un poste de radio ou de télévision installé dans la rue. À leur contact Richard **Graille** a adopté ce proverbe : « Dieu a créé un pays plein d'eau pour que les hommes vivent. Dieu a créé un pays sans eau pour que les hommes souffrent. Et il a créé un désert, un pays avec et sans eau, pour que les hommes trouvent leur âme. »

ADIEU TIBESTI RETOUR AU NIGER

— —

Je suis en train d'organiser, ce qui je pense, sera mon dernier voyage au Tibesti.

Faire tout d'abord les achats de nourriture : ni trop peu pour ne pas mourir de faim, ni en excès pour ne pas surcharger les voitures. Couper les baguettes de pain pour les faire sécher. Nous aurons ainsi un genre de biscottes car le pain frais ne se conserve pas. Vérifier les chargements en gasoil, eau, matériel de campement, pièces de rechange etc...

Nous partons à trois véhicules dont mon solide Toyota HDJ 80 qui est maintenant un habitué du circuit. Au retour de chaque expédition il a dû subir d'importantes réparations car les pistes du **Tibesti**, ou ce qui en tiennent lieu, sont impitoyables pour les mécaniques y compris le châssis qui a dû maintes fois être renforcé.

Comme personnel il y a deux chauffeurs en plus de moi, le premier servant de guide, le deuxième de mécanicien. Enfin nous disposons, en plus, de l'indispensable cuisinier. Nos passagers sont au nombre de huit.

Le départ s'effectue sans problème de même que les premiers kilomètres avalés sur le goudron.

Nous ne nous attardons pas car nous ne disposons que de deux semaines pour effectuer ce circuit qui normalement se fait en dix huit jours.

A l'entrée de **Moussoro**, pour ne pas risquer de vexer les policiers, je résiste au plaisir de photographier la pancarte du poste sur laquelle il est inscrit.

POSTE DE CONTRÔLE



Par Richard **GRAILLE** 49-58

- Parcours Atypique -

--

Jean Baptiste **GRIMALDI 51-56**

Je suis né en Alger en 1935, un dimanche de juin à 17h, je ne m'en souviens pas, mais j'y étais, donc je suis supposé vieux, enfin c'est une question d'appréciation.

En 1942, nous nous sommes déplacés, avec ma famille, à Tébessa, Gilbert sait où ça se trouve, je l'espère.

De 1951 à 56 j'ai fréquenté l'**ENPA du cap Matifou**, j'ai donc travaillé à Air Algérie. J'habitais rue Blaise Pascal à Alger, puis à Ain Taya.

En 1963, j'ai quitté l'Algérie et me suis retrouvé à Marseille, j'aime bien les Marseillais, pas tous, les pieds rouges disaient qu'on avait fait suer le burnous des gens de l'autre côté. Cela ne m'a pas plu.

Je me suis donc déplacé à Lyon, et là, n'étant pas loin de la Suisse, après avoir touché ma prime de rapatriés (pas grand chose), j'ai décidé de m'y rendre.

J'ai trouvé un emploi dans une entreprise à Genève où je me suis marié avec une calabraise. Je suis retourné dans l'aviation (il primo amore), puis dans le transport frigorifique à Bale.

Après le décès de mon épouse, j'ai quitté la Suisse pour l'Italie, la Calabre cela va de soi.

Ps : Si vous retrouvez les noms ? Manquants veuillez m'en informer

Antoine **PALOMAR**



1er Rang g à d : LEQUEUX Henri - ? - MERGNY Christian - ? -

2ème Rang g à d : BECQUART Jean - GRIMALDI Jean Baptiste - ? - DELTORT Louis
- ? - VOIRON Paul - Mr. JOURDAN.

Vol Paris-Charles de Gaulle => Wuhan => dégagement Shanghai en B777

Laurent AKRICH OPL 777

Le but d'un vol en aviation commerciale est d'acheminer les passagers et le fret à destination, en sécurité, si possible à l'heure. Il est donc assez rare à notre époque de ne pas rejoindre la destination : on parle alors de déroutement (aéroport non prévu au plan de vol) ou dégagement (aéroport prévu au plan de vol). Voici le récit d'une anecdote de dégagement.

Le contexte :

Cela fait alors presque deux ans que je suis qualifié sur Boeing 777. Avec une flotte de 70 machines (opérant de Papeete à Tokyo, en passant par Johannesburg ou Santiago du Chili), il est difficile, et serait prétentieux, de prétendre bien connaître une ligne.

En ce mois d'octobre 2018, mon planning est à la fois assez chargé (très proche de la limitation mensuelle de 95 heures de vol) et à la fois assez confortable : 4 vols vers l'Asie, donc plus faciles à encaisser en termes de décalage horaire et les 4 sont en équipage renforcé (c'est-à-dire composés d'un commandant de bord et de deux copilotes, de manière à pouvoir organiser des repos à bord). Ces 4 vols sont : Wuhan, Shanghai, Séoul et à nouveau Wuhan. Il est très rare d'avoir deux fois la même destination dans un même mois.

La ligne CDG-WUH s'effectue 3 à 4 fois par semaine (nous sommes avant le COVID 19) car il y a de nombreuses usines automobiles dans la région de Wuhan, induisant un trafic affaires suffisant pour rentabiliser la ligne, et probablement du fret. Elle est réalisée depuis peu en Boeing 777-200, alors qu'avant elle s'effectuait en Airbus A330, peu de pilotes 777 ont donc fait cette ligne.

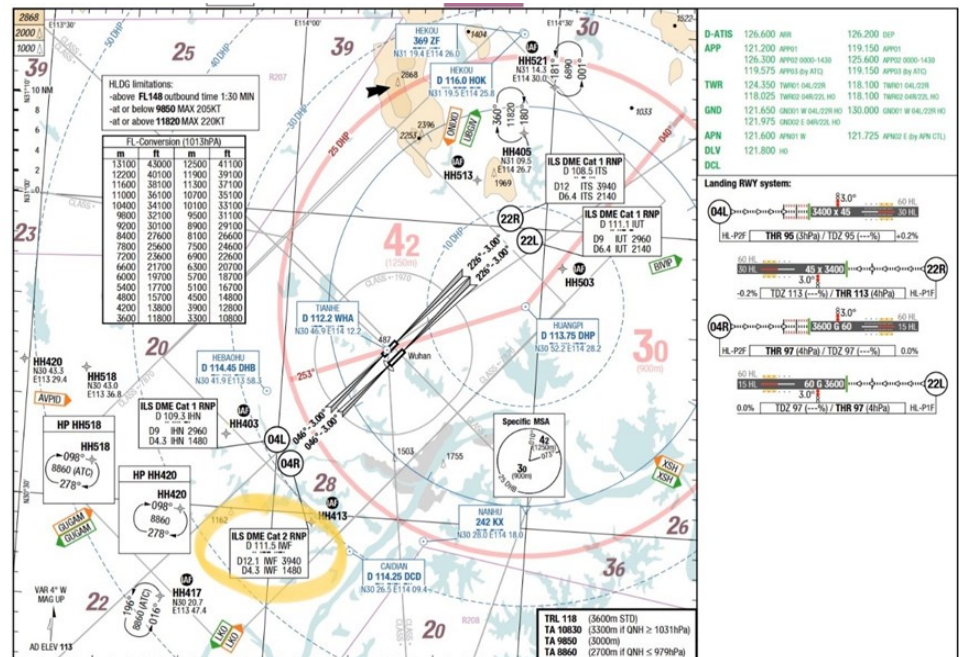
Mon premier Wuhan en début de mois se déroule de manière particulièrement tranquille : j'y effectue l'atterrissage au petit matin par beau temps (suite à un ILS de catégorie 1 – voir § catégories

d'approches) après un peu moins de 11 h de vol, sur un terrain typiquement chinois : des infrastructures démesurées (2 belles pistes longues et parallèles et un aérogare gigantesque au centre) avec un potentiel de développement important et finalement assez peu de trafic.

La préparation du vol :

Lors de la préparation de mon second Wuhan, j'indique à mes deux nouveaux collègues que j'y suis allé en début de mois, sans pour autant les influencer sur quoi que ce soit. Du coup, ce n'est pas moi qui effectuerai l'atterrissage (mais cette fois les deux décollages de la rotation).

Le calcul du carburant me semble très conservatoire (j'en aurais pris personnellement moins au vu de l'unique expérience de mon vol de début de mois). Je n'insiste pas pour le diminuer, une expérience d'un vol, c'est très peu ! Au moins on sera tranquilles de ce côté-là. Le juge de paix sera une fois



posé où l'on pourra juger si c'était trop ou pas assez... Il y a en effet tellement d'aléas possibles à l'arrivée en Chine : le contrôle aérien (avec fréquemment des descentes très anticipées), la météo (la prévision météo avec laquelle nous travaillons est établie de fait une quinzaine d'heures avant l'atterrissage).

Nous retenons réglementairement un seul terrain de dégagement à destination (**Nanjing**) avec un bon temps d'attente pour couvrir les aléas.

Le début du vol :

Ce genre de vol vers l'Asie est assez monotone car il consiste pour plus de la moitié à traverser la Sibérie (à l'époque où cela était autorisé) avec de très nombreux contacts radios en VHF. Le seul point de vigilance est la surveillance des terrains possibles en cas de problème (technique, médical, sûreté, etc...) : aussi bien ceux retenus réglementairement au plan de vol en « appui ETOPS (1) » que d'autres plus proches en tactique. Comme nous sommes relativement nord, nous sommes en général franchement au-dessus de la tropopause et rarement affectés par du mauvais temps en croisière.

A l'arrivée en Chine il y a un peu de piquant car c'est le seul pays du monde à voler en mètres.

Il faut donc dans la zone de transition (en général la Mongolie), descendre ou monter un peu pour passer du système « niveaux de vol en pieds » à celui des « niveaux de vol en mètres » et ensuite voler avec une cartoline (tableau de correspondance ci-dessous) accrochée sur le manche pour convertir l'altitude, qui s'affiche en pieds. Au bout de quelques vols on s'y habitue mais avec en plus l'accent anglais des **chinois**, il faut pratiquer un peu.

Concernant les repos, la bonne surprise est que j'ai le troisième repos, ce qui était peu probable avec un départ de vol en début d'après-midi (il est généralement plus facile de dormir à 2h du matin qu'à 2h de l'après-midi). C'est en effet celui qui effectue l'atterrissage qui choisit son repos, pour être en meilleure forme possible. Je pars donc me reposer environ 7 h après le décollage pour environ 3h, l'esprit serein, tout semblant particulièrement tranquille. En l'absence totale de turbulences, je m'endors immédiatement.

AIR FRANCE OA.DT	Additif niveaux de vol CHINE et MONGOLIE				01 MAR 18
CORRESPONDANCE METRES/PIEDS POUR LES ALTITUDES et NIVEAUX DE VOL en REPUBLIQUE POPULAIRE DE CHINE et MONGOLIE					
WESTBOUND TT 180° - 359°			EASTBOUND TT 000° - 179°		
600 m		2.000 ft	900 m		3.000 ft
1.200 m		3.900 ft	1.500 m		4.900 ft
1.800 m		5.900 ft	2.100 m		6.900 ft
2.400 m		7.900 ft	2.700 m		8.900 ft
3.000 m		9.800 ft	3.300 m		10.800 ft
3.600 m		11.800 ft	3.900 m		12.800 ft
4.200 m	NON	13.800 ft	4.500 m	NON	14.800 ft
4.800 m	RVSM	15.700 ft	5.100 m	RVSM	16.700 ft
5.400 m		17.700 ft	5.700 m		18.700 ft
6.000 m		19.700 ft	6.300 m		20.700 ft
6.600 m		21.700 fr	6.900 m		22.600 ft
7.200 m		23.600 ft	7.500 m		24.600 ft
7.800 m		25.600 ft	8.100 m		26.600 ft
8.400 m		27.600 ft	8.900 m		29.100 ft
9.200 m		30.100 ft	9.500 m		31.100 ft
9.800 m		32.100 ft	10.100 m		33.100 ft
10.400 m	RVSM	34.100 ft	10.700 m	RVSM	35.100 ft
11.000 m		36.100 ft	11.300 m		37.100 ft
11.600 m		38.100 ft	11.900 m		39.100 ft
12.200 m		40.100 ft	12.500 m		41.100 ft
13.100 m	NON	43.000 ft	13.700 m	NON	44.900 ft
14.300 m	RVSM	46.900 ft	14.900 m	RVSM	48.900 ft

La dernière partie du vol :

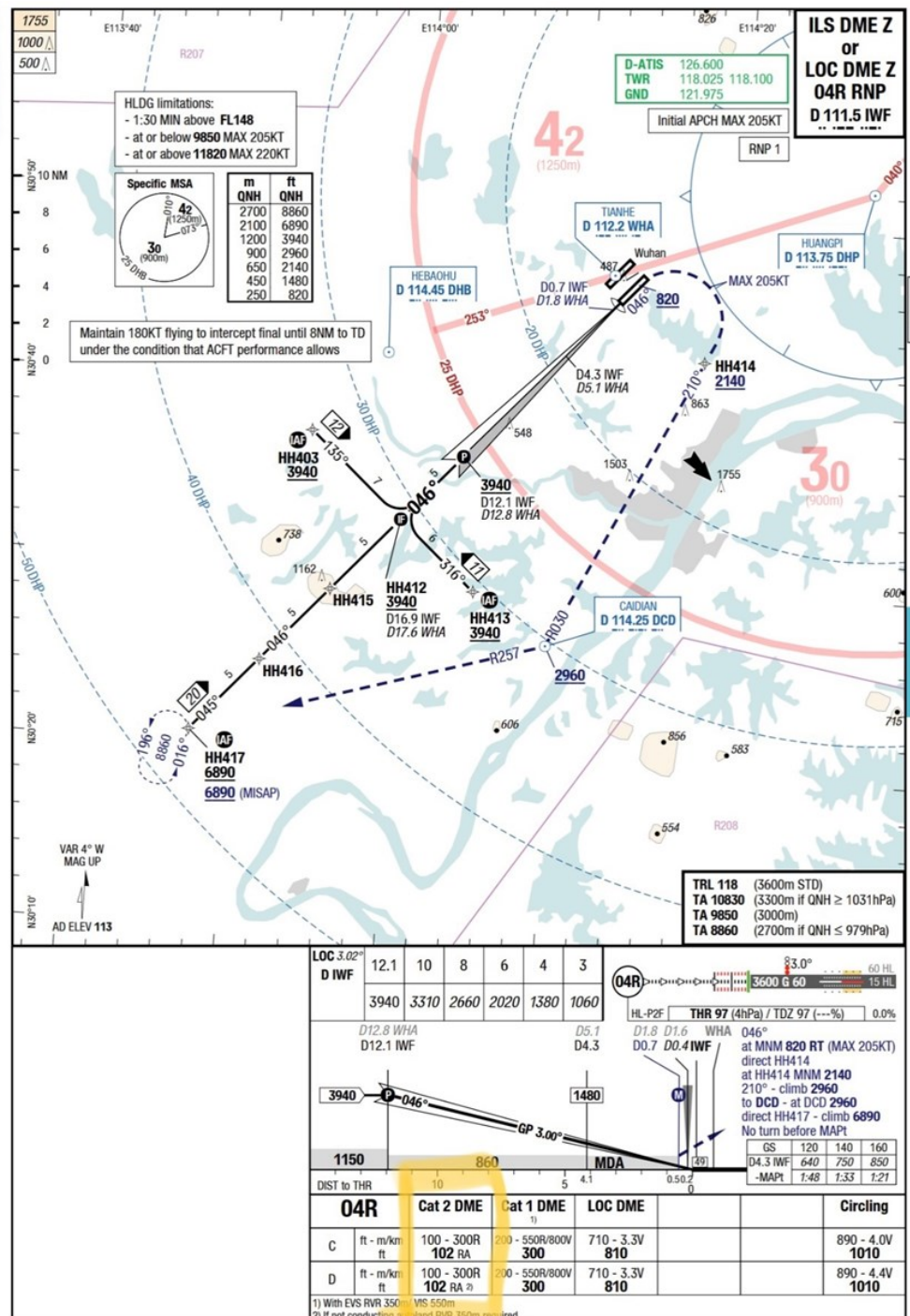
Lorsque le combiné sonne pour me réveiller, j'ai l'impression bizarre que ces 3 heures sont

passées particulièrement vite ? Avec les cadences du mois, je me dis qu'il n'y a rien d'étonnant à cela : c'est ma 4^{ème} rotation, et donc ma 7^{ème} nuit en l'air. Lorsque je décroche, je comprends mieux, car le message est : « Laurent on te réveille en avance car on ne va probablement pas aller à destination. Il va y avoir du travail pour trois, mais rien d'urgent ou de grave ».

J'arrive dans le cockpit et la situation a changé : la prévision et l'observation météo de Wuhan se sont franchement dégradées : la visibilité est de 75m sans amélioration prévue et le lever du jour approche, ce qui est rarement favorable à la dissipation des brouillards. Notre avion et nous-même sommes certifiés « catégorie 3 / no DH / 75 m (voir § catégories d'approches) ». Il n'est pas obligatoire de voir pour se poser et 75 m de RVR - Runway Visual Range - mesurée par des transmissiomètres, donc supérieure à la visibilité météo – suffisent pour se poser, moyennant un entrainement annuel au simulateur. Le terrain de Wuhan n'est équipé que d'un ILS catégorie 2, avec une RVR minimale requise de 300 m pour pouvoir débiter l'approche et il faudra voir 3 feux consécutifs et un élément de balisage à 102 ft pour pouvoir se poser.

Les deux informations sont donc incompatibles et la mission ne peut donc pas aller à son terme.

Mes collègues ont pris les informations météo et aéronautiques de plusieurs terrains et contacté nos opérations (qui veillent 24h/24 et nos avions long-courriers sont équipés de téléphones satellite) et me disent : « voilà Laurent, on t'a tout imprimé, tu as 20 minutes pour nous dire ce que tu en penses et on prendra la décision à 3 ».

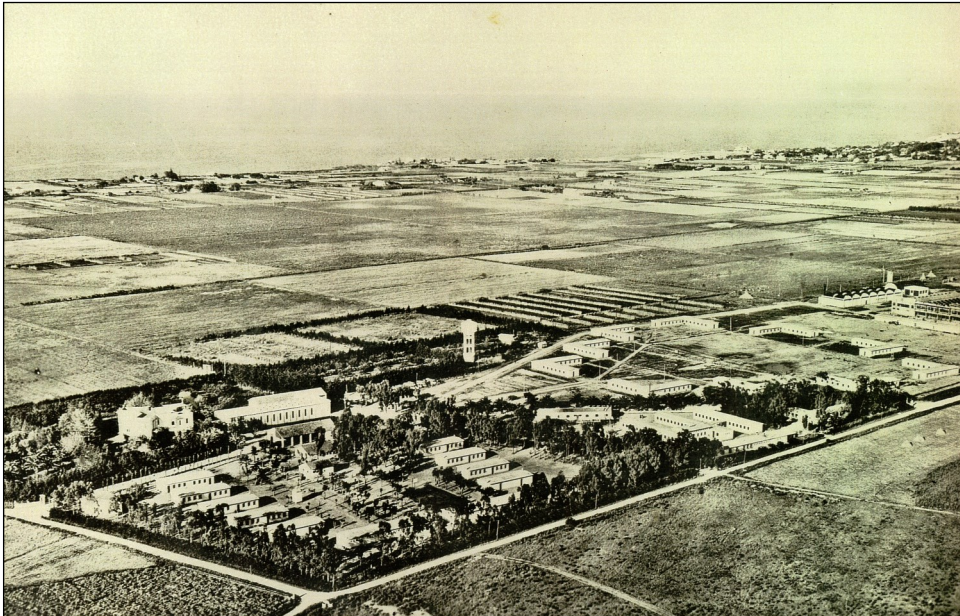


- Ecole Nationale Professionnelle De l'AIR E.N.P.A -

--

LOPEZ Lucien 48-52 TA54

Je joins à cet envoi des photos qui intéressent l'histoire de notre école.



la pose de la pierre
1^{er} Mai 1946 à CAP MATIFOU
Mr. FILLON pose la 1^{ère} pierre
de l'ENPA

Une vue aérienne de l'école en 1949 alors que les nouveaux ateliers étaient en construction.



Cérémonie de remise des diplômes aux élèves de 4^{ème} année de la première promotion, cérémonie tenue en Mars 1949 dans la cours de l'école. Elle était présidée par l'Ingénieur en chef de l'AIR Directeur de la DTRA (Direction Technique Régionale d'Alger) ainsi que La présence du commandant la 5^{ème} RA le Général Arnaud De **VITROLLES** ayant succédé au Général **MARTIN**.

Participent aussi à cette cérémonie un détachement de l'Armée de l'Air, avec son drapeau, sa garde et la musique de l'Air. Levée des couleurs par deux élèves de la promotion.

On remarque sur les photos, que la première tenue de sortie des élèves était celle de l'Armée de l'Air avec un béret à la place d'un calot. **LOPEZ Lucien 48-52 TA54**

LOPEZ Lucien 48-52 TA54

- Souvenirs, Souvenirs -



Par Jean Charles **ENGEL 58-62**

Que vous dire des quatre années passées à l'**ENPA**, pour lesquelles j'ai gardé en mémoire que de bons souvenirs, notre éducation étant stricte, rigoureuse, mais sans problème majeur pour moi dans l'ensemble.

Ayant échappé au « bizutage » et à l'ablation des cordons de notre fameuse blouse bleue, je n'ai pas d'anecdotes à vous raconter pour mon arrivée à l'école.

Je me souviens de quelques farces que nous faisions à certains professeurs, notamment les gros criquets verts « mulets », que l'on cachait dans le tiroir du bureau de « CRICRI », avant le cours et qui faisaient le ramdam, cherchant à sortir.

Le caillassage à la craie pendant le cours de français de Mme **ABDELSLAM**.

On se souvient également des arrivées de **LAMOINE**, avec les « Seat Down », en jetant son gros cartable sur son bureau, et de ses interros surprises de « five » minutes !!

Et aussi des cours de, physique de Mme **AUBRY**, et de son physique agréable.

Également ceux de Mr **RAZEAUX**, qui pour ma part, me rasaient en électricité, matière trop théorique et abstraite pour moi, qui était plutôt manuel.

Je préférais nettement les journées d'atelier, en ajustage avec Mrs **ZAMMIT** et **CASTEX**.

On se rappelle aussi des batailles de polochon mémorable, des lits en portefeuille, et surtout de la rangée d'armoires tombant comme des dominos, l'une après l'autre et la dernière sur **MIRABEL**, moitié assommé, ce qui nous a valu de rester au pied de nos lits jusqu'à ce que le coupable se dénonce.

Je me souviens surtout du « baptême de l'air des TM », au réfectoire, car faisant une grève de la faim à cause d'une purée au goût de brûlé, **MANDRION** arriva, gouta la purée, l'a trouvée excellente et leur donna l'ordre de sortir pour finir leur Ramadan, dans l'allée de troènes où ils arrivaient en vol plané, les uns après les autres grâce à un magistral coup de pied au cul à chacun.

Les temps ont bien changé, on n'imagine pas de nos jours de tels agissements, la preuve on est toujours en vie !!!

L'année 1962 s'est terminée de façon chaotique, l'indépendance arrivant à grands pas.

N'étant maintenant qu'une poignée à nous remémorer cette belle période, je souhaite à tous les rescapés de pouvoir le plus longtemps possible se rappeler tous ces bons moments.

Jean Charles **ENGEL 58-62**

- Photos -

Quelques anciens de la promotion 49-54



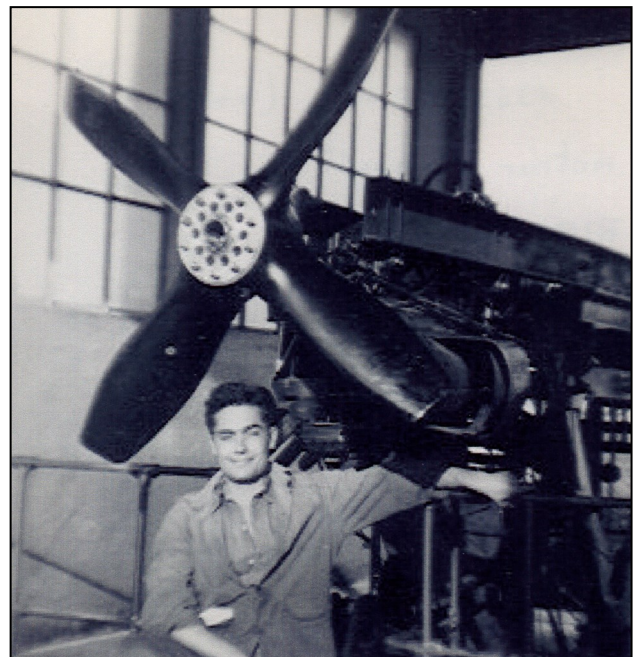
VALENTIN Jean Pierre - DIEHL André - FORTUNET Jean



Derrière les préaux
THIBOUT André - RIPOLL Gilbert - RIPOLL



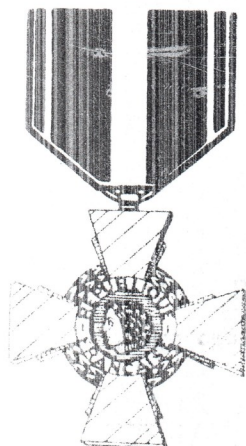
En haut : CHAUVET - MORETTO - ? -
BUOB - DESFOUGERES
? - COLOMAR
En bas : ELBEZ - RIPOLL Émile - ESTEVE



Moteur Renault
RIPOLL Gilbert

- Croix de la Valeur Militaire -

BENNASAR Jean Marc 47-51



CITATION

ORDRE GÉNÉRAL N° 99

Par application des dispositions du décret N° 56.371 du 11 Avril 1956,

Le Général de Corps d'Armée GAMBIEZ

Commandant la Région Territoriale et le Corps d'Armée d'Oran,

CITE à l'ordre du REGIMENT

Le Officier de Compagnie Républicaine de Sécurité
BENNASAR Jean, Marc, Compagnie Républicaine
de Sécurité n° 210.

Pour le motif suivant

" Officier de la Compagnie Républicaine de Sécurité 210, intelligent, dynamique, faisant preuve en toutes circonstances du plus grand dévouement. Adjoint au Commandant du Sous-Quartier d'AIN-TEMOUCHENT depuis le mois de juin 1959 a contribué efficacement à la pacification des villages MOULAY MUSTAPHA et BALLINI (AIN-TEMOUCHENT).

S'est dépensé sans compter pour recenser, structurer et mettre en auto défense une population de quatorze mille habitants. Son action généreuse et ses contacts fraternels et solides ont permis d'obtenir des résultats appréciés. "

Cette citation comporte l'attribution de la croix de la valeur militaire avec étoile
de BRONZE.



ORAN, le 20 MAI 1960

PAR DELEGATION

GÉNÉRAL DE DIVISION LHERMITE, ADJOINT,

BENNASAR Jean Marc 47-51

- Info DVD Ecole ENPA -

--

Allez sur Internet, ouvrir le site « enpa cap matifou amicale des Anciens»:

<https://www.enpa-capmatifou.com>.

- Cliquer au centre de l'image pour accéder aux chapitres disponibles
- Positionner votre souris sur le chapitre '**Liens**' puis sélectionner ==> '**Les Echos**'
- **Parcourez** la liste des sujets en descendant jusqu'au niveau des **2 vidéos identifiées en rouge**.
- Cliquer sur le film que vous souhaitez visionner
- Cliquer sur le symbole triangle plein écran où sur barre du bas pour démarrer la projection
- Cliquer sur le **symbole bleu** en haut à droite pour conserver ce film sur votre ordinateur.

Vous retrouverez le fichier du film dans votre dossier 'Téléchargement' ou 'Download'

Après visionnage revenez en arrière en cliquant sur les flèches en haut à gauche pour visionner le second film en procédant de la même façon.



ANCIENS

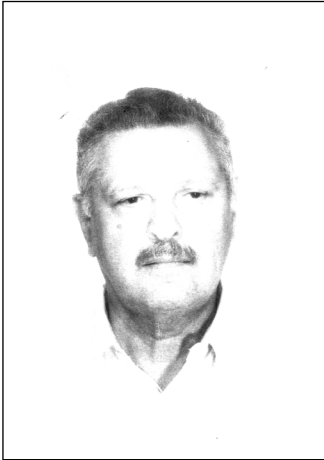
E.N.P.A.
CAP MATIFOU
(Algérie)

Claude BERNARDIN
présente **E.N.P.A. 1960**
Un film de 7 mn 43 sec
Sur
**ECOLE NATIONALE PROFESSIONNELLE
DE
L'AIR**

Musique de Fernand Yves PARABIS
Diffusé par l'Amicale des Anciens Elèves.

Photos -

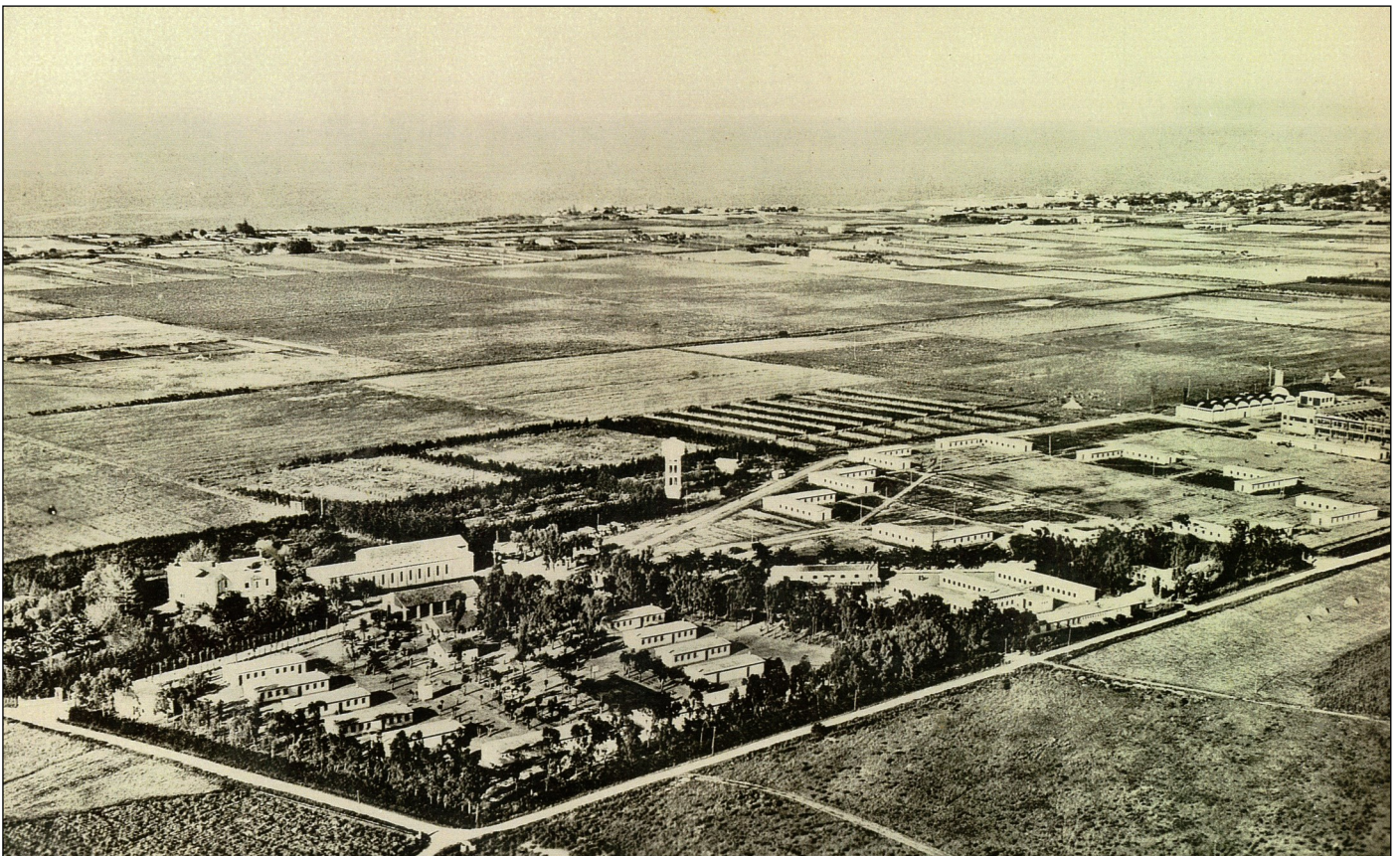
--



Hubert CHETBOUN 48-52



Le statoréacteur Leduc dans les Ateliers de l'ENPA



On ne se lasse jamais d'admirer la grandeur de notre école de l'E.N.P.A

- Blagounettes de Chez Nous -

— —

Bien avant l'Indépendance, dans un régiment de tirailleurs algériens, un capitaine passe ses troupes en revue et leur enseigne ce que l'on appelait à l'époque .. la Théorie.

Il interroge :

- - **Djelloul** / Qu'est-ce que le France ?
- - **J'sais pas**, mon'pitaine I
- - **Abruti** I tu devrais savoir que la France est ta patrie ; la France c'est ta mère.
- - **Oul**, mon'pitaine.
- - **Et toi**, Kouider, qu'est-ce que la France ?
- - **C'est la mère** à Djelloul, mon, pitaine I

Après avoir couru les filles dans la rue Bab- Azoun, Cagaillous de Bal-el- Oued rentre chez lui et fait croire à sa femme qu'il revient de la pêche :

Marinette I lui dit-il, je suis allé à la pêche aux moules et je suis tout moulu.

Se femme, pas dupe, lui répond :

- - **Si** tu continues, tu iras un jour à la pêche aux coques !

Mon grand-père, le pauvre, à son retour d'hôpital, ne se rappelait plus s'il avait eu... l'hépatite virale ou l'"hépatate virile".

MIRALLES Christian 44-48

- Notre Carnet -

- **PIRIS** Alain **52-56** décédé en Juin 2022

- **BOIS** Jean Claude **54-58** décédé en Juin 2022

HOMMAGE à Jean-Claude BOIS(promo 54/58)

J'ai été mandaté par plusieurs anciens (et c'était mon souhait) pour adresser ce message de condoléances à la famille de Jean-claude **BOIS**.

Jean-Claude nous a quittés au début du mois de juin 2022 après une longue et douloureuse maladie. Il avait 86 ans. Il va retrouver, là haut, Roger **CABALLERO** et Yves **FERRER**, de la même promo, qui l'ont précédé quelques mois plu tôt.


On retiendra de Jean-Claude quelques unes des grandes valeurs humanistes dont il était investi naturellement (don de soi, respect des autres, tolérance, dévouement, attention). Ce qui le caractérisait le plus c'est sa soif inextinguible de la vie, d'amour, de la famille, des copains, de la pêche, du sport, de la danse, de la musique et la liste n'est pas exhaustive. Harmoniciste talentueux ses prestations musicales ont marqué à jamais ses copains de la 54/58.

On perd, encore, un ami dont le souvenir n'est pas près de s'effacer.

A sa femme Josette, à ses enfants et à ses proches, nous présentons nos sincères condoléances accompagnées de nos pensées amicales attristées.

Armand **GALLARDO 54-58**

- **ROBIN** Guy **56-60 TA** décédé le 16 juin 2022



M. Christophe Robin et ses enfants,
M. Jérôme Robin,
ont la douleur de vous faire part du décès du

Général Guy ROBIN
Ingénieur Général de l'Armement,
Chevalier de la Légion d'Honneur,
Officier de l'Ordre National du Mérite,

leur père et grand-père,
survenu le 16 juin 2022, dans sa 88^{ème} année.

La cérémonie religieuse sera célébrée le jeudi 23 juin, à 14h30,
en l'Eglise Saint-Lambert de Vaugirard, Paris (15^{ème}).

Famille Robin – 47 rue d'Alleray, 75015 Paris.

- **CABALLERO** Roger **54-60** décédé le 18 Mars 2022

HOMMAGE à mon ami de + de 70 ans - Roger **CABALLERO** (Promo 54-58)

Avec toi c'est toute notre vie, mon frère, début en 3^{ème} Tia et Tib pour moi une simple cloison de béton séparait nos classes, ce fut ensuite notre choix pour l'atelier électricité et enfin 2 ans de radio : 1^{ère} promotion pour préparer le BTE Brevet de Technicien Electronique, (Examen d'état passé en juin 1960 à l'école technique du Ruisseau, vers le stade municipal à Alger). De vrais professeurs : **TRAMU**, Poupée (Mme **ABDESLAM**), **CRISIAS** et j'en passe... Roger et ta blouse noire, ta moustache à la Pédro **ARMANDARIS**, moi une blouse claire qu'on enfilait par le col, une ceinture qui soulignait notre taille de sportif, (à l'époque).

Puis 3 années en atelier électricité où nous rejoignons Alain, Jean-Claude, JP **MIGUEL**, **MILLIA**, Mr. **GAROT**, **LACOMBE**, **SAHARI** et quelques autres.

Suivi, pour une dizaine d'entre nous, de 2ème année de Radio. L'examen eut lieu au lycée technique du Ruisseau (BTE), je passe sur nos obligations militaires Durand 24 mois, toi à Blida et moi à Sïada.

Après notre rapatriement en France on continu à communiquer, puis on exerce (grâce à l'**ENPA**), nos compétences, si modestes soi-elles, dans la même entreprise les fonctions de responsabilité de SARL, toi à **MONTPELLIER** et moi à **LIMOGES**.

Nos retraites ne nous sépareront plus.

Tout à une fin en ce bas monde, mais nous nous rejoindront là haut.

Adieu !

Jean-Pierre CRUANES 54-60

- **GUERRI Jean-Pierre TA 52-54** décédé le 31 Mars 2022

Jean-Pierre est né le 02/11/1932 à REGHAÏA (département d'Alger). Il avait, jusqu'au bac inclus, poursuivit ses études au collège technique du Ruisseau, à Alger.

Il a rejoint l'ENPA en TA pour préparer le concours d'entrée à ce qui s'appelait alors L'Ecole Nationale des Travaux Aéronautiques (ENTA) qui deviendra ultérieurement l'ENICA, puis l'ENSICA.

Nous nous sommes retrouvés ensemble en TA et sommes entrés le 01/10/1954 à l'ENTA en qualité d'Ingénieur Militaire des Travaux de l'Aéronautique.

Vu la proximité orthographique de nos deux patronymes, nous étions toujours ensemble dans les groupes de travail. Ensuite, la vie professionnelle nous a (un temps) séparé.

Il a été affecté à l'arrondissement de surveillance de Marignane, installée dans l'usine de Sud Aviation (aujourd'hui, Eurocopter), puis, toujours dans le domaine de la surveillance des fabrications d'Armement, il a été nommé chef de la circonscription de Toulouse du S.I.A.R., dépendant de la Direction Régionale du Sud-Ouest. A ce moment-là, nous avons eu de fréquentes relations professionnelles puisque j'occupais les mêmes fonctions à Marseille, à la Direction Régionale du Sud-Est du S.I.A.R.

Il était entré dans le corps des Ingénieurs de l'Armement en 1975. Promu Ingénieur Général le 04/07/1991, il avait été placé en 2ème section le 01/01/1992.

Il avait nommé Officier de l'Ordre National du Mérite en 1986.

Sa gentillesse, son caractère calme et pondéré, son aménité en avait fait le plus sympathique des camarades.

Nous adressons à sa famille nos condoléances très sincères.

Jean Pierre, nous t'oublierons pas.

I.G.A .Jacques **GUIMONET**

- **DUPLAN Christian 58-62** décédé le 26 Juin 2022

Anecdotes :

Il adorait la mer, avait acheté un beau bateau qu'il bichonnait en attendant l'été pour voguer et pêcher dans le golfe entre Hyères et Porquerolles. Cette année malgré la maladie qui le rongea il avait tenu d'y retourner aidé par ses fils et sa femme Annie.

Il souhaitait que ses cendres soient dispersées en mer là ou il avait passé du bon temps avec tous ces proches.

Qu'il repose maintenant en paix, selon ses désirs.

Adieu Christian

Jean Charles **ENGEL 58-62**

- **BADAROUX** Jean-Pierre : suite aux informations indiquées sur le journal N° 82 voici quelques précisions : Jean-Pierre avait reçu en 1982 la **Médaille de l'Aéronautique** et par ailleurs nommé **Chevalier de l'Ordre National du Mérite**.

Nous renouvelons à son épouse, à ses trois enfants et à toute sa famille nos condoléances et les assurons de notre amitié.

IGA Jacques **GUIMONET 46-54**

- **BOISSON** Pierre **55-59** décédé le 21 Juin 2022

Notre camarade Pierre **BOISSON** Vient de nous quitter le 21 juin 2022, quelques semaines seulement après le décès de son épouse (née Eliane **MIRABELLO**).

Venu du Maroc, il était entré à l'ENPA en 1955 et en était sorti en 1959.

A ma connaissance, il n'a jamais eu d'activités Professionnelles dans le secteur Aéronautique.

Il s'intéressait beaucoup au secteur automobile et avait été concessionnaire RENAULT à CHAMBERY.

Il s'était retiré avec son épouse à Villeneuve-Loubet lors de son départ en retraite. Là, il avait acquis une certaine notoriété en jouant beaucoup à la pétanque.

Je ne l'ai pas connu à l'école, mais nos relations datent de l'époque où notre réunion annuelle s'est déroulée à Castagniers Les Moulins au Servo.

L'Assemblée générale était organisée conjointement par Pierre **BOISSON** et Antoine **PALOMAR** tous les deux de la même promotion **55-59**.

Pierre avait organisé, d'une main de maître des excursions fort intéressantes, notamment à St. Jean Cap Ferrat ou, plus étonnant, dans la « Principauté de Seborga » au dessus de Vintimille où nous déjeunâmes chezle Ministre des Affaires Etrangères !

Nous avons eu aussi le plaisir de leur rendre visite à MAISOD (39) où ils possédaient un beau chalet dominant le lac de Vouglans.

Enfin, il s'était retiré à St. Ismier (38), mais il était très affecté par la dégradation de l'état de santé de son épouse.

C'était un camarade chaleureux , à la forte personnalité, fidèle en amitié.

Nous présentons à ses deux fils et à toute sa famille les amicales et sincères condoléances de la communauté de Cap Matifou .



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

- **CHATELAIN** Jean Marie **57-61** décédé le 18 Juillet 2022

- **LOPEZ** Yves **50-54** décédé le 27 Juillet 2022

- **SCOTTO** Jean Jacques **55-59** décédé le 24 Août 2022

- **AKLI** Haoucine décédé le 28 Août 2022

**"Celui qui prétend posséder des dizaines d'amis,
n'en compte probablement pas un seul !
Moi j'ai la chance d'en avoir un !....., jusqu'à ce jour..."**
*"C'était mon copain, c'était mon AMI
Je revois ton visage au sourire si généreux
Nous avons le même âge, et nous étions heureux...!"*
(Gilbert Bécaud)

Mon cher Haoucine, tu étais tellement pondéré en toutes circonstances, toujours d'humeur égale, pas un mot plus haut que l'autre, ouvert à toutes les discussions, intéressé par la nature, l'histoire. Jamais je ne t'ai entendu te plaindre et c'est ainsi que depuis 1952, en entrant à l'**E.N.P.A** du Cap Matifou, (en Algérie – notre pays de naissance) nous sommes devenus des amis.

Colette et toi m'avez ouvert les bras et avec tes fils et petits fils, vous m'avez offert votre amitié et votre cœur.

Nous avons partagé depuis tant de choses, de souvenirs.

Et puis il y a eu cette maladie sournoise qui s'en est prise à toi, et tu y as fait face avec un courage admirable, sans jamais montrer combien tu souffrais, sans une plainte.... je te salue bien bas et tire mon chapeau,

Respect et ADIEU, cher Haoucine !

Quant à toi, chère Colette, toi Christophe et toi Olivier, vous trouverez toujours chez Christiane et moi, une épaule pour vous reposer et un cœur pour vous écouter.

Jacques FYNNAERT et Christiane 52-56

- TORRES Marc
décédé le 18 Décembre
2022



Nathalie et Patrick, Ses enfants,
Mathilde et Julien, Ses Petits-enfants,

Ont l'immense tristesse de vous faire part du décès de

Monsieur Marc TORRES
survenu le 18 décembre 2022, à l'âge de 91 ans.

La cérémonie religieuse aura lieu le jeudi 29 décembre à 11 heures,
à la Chapelle Sainte Thérèse, Route de Grasse à Antibes.

La crémation au crématorium de Cannes La Bocca,
Chemin de la Plaine Laval à 14 heures.

Famille TORRES - 145 Chemin des Plateaux Fleuris Les Jardins d'Elvina - 06600 ANTIBES - Tél. : 06.26.63.54.32

- LLOPIS Roland décédé le 3/02/2023

Roland notre ami, mon ami,

Il n'est pas possible de retracer ici en quelques instants, une vie aussi riche en qualités que la tienne. J'essaierai simplement d'en évoquer quelques points remarquables, sachant que j'en aurais oublié beaucoup d'autres.

Tu es né à Constantine en Algérie en 1937. Ton papa était chef de région des chemins de fer et ta maman travaillait dans la couture et la broderie.

Tu as malheureusement perdu ton papa très jeune et ce traumatisme a causé en toi une angoisse et une anxiété permanente, que tu a pourtant su si bien cacher à ton entourage toute ta vie.

Tu as suivi brillamment ta formation aéronautique à l'Ecole Nationale Professionnelle de Cap-Matifou, une Ecole d'excellence pluridisciplinaire où déjà tu as révélé tes qualités humaines de fédérateur et d'animateur pour tes compagnons de promotion et pour la vie de l'Ecole.

Tu as travaillé ensuite à l'atelier industriel de l'aéronautique de maison carrée, aux portes d'Alger. Ce dont tu ne parlais jamais, c'est de ton parcours militaire de 36 mois pendant la guerre d'Algérie.

Tu as intégré la prestigieuse Ecole militaire interarmes de CHERCHELL, dont tu es sorti toujours aussi brillamment officier avec le grade d'Aspirant.

Puis ce furent les théâtres d'opérations, où tes faits d'armes et tes responsabilités t'ont non seulement permis d'accéder au grade de capitaine de réserve, mais aussi de te voir proposer pour recevoir la Légion d'honneur.

Ta grandeur d'âme t'a fait refuser cette décoration et d'autres aussi, en hommage à tes compagnons blessés ou tombés au combat, qui à tes yeux auraient bien mieux mérité que toi ce grand honneur.

En 1958 tu as épousé Colette, tu avais 21 ans et elle 18.

De votre union fusionnelle, sont nés Mireille et Patrick, qui vous ont donné à leur tour trois petits enfants : Marc, Kévin et Nicolas. Vous étiez tellement soudés l'un à l'autre, que votre famille vous avez surnommés affectueusement « Rolette et Coland » Malheureusement vous avez vécu un drame immense, avec le décès de Mireille, survenu bien trop tôt à 50ans.

De ta maman, tu as hérité des mains d'or, qui t'ont permis d'exceller dans toutes les activités manuelles, dont certaines aussi inattendues que la couture, la broderie, la dentelle, ou la réalisation et la restauration de vitraux, l'horlogerie, le maquettisme et bien d'autres. Tu savais tout faire, jusqu'à la construction de votre maison que tu as conçue en plusieurs modules, en exerçant seul dans tous les corps de métiers, avec une obsession permanente « l'excellence ».

Cette frénésie de réalisations, animée par un esprit bouillonnant, débordant d'idées et de projets, était ta façon de combattre en toi ton angoisse de la vie, car avec les autres tu traitais tous les sujets avec légèreté, avec dérision, avec jovialité, même en évoquant tes nombreux soucis de santé au fil des années.

Tu recherchais aussi l'évasion dans tes relations amicales, toujours sincères, fidèles et indéfectibles et puis lors de tes parties de pêche sur ton petit bateau, car tu aimais beaucoup la mer qui te rappelait ton Algérie natale.

Je te dis merci Roland pour ton amitié, mais aussi pour ta présence rassurante, ton soutien, tes conseils, tes analyses toujours pertinentes quand tu étais mon chef de section au CEV.

Tu as été pour moi un très bel exemple.

Tu n'as jamais démerité.

Reposes maintenant en paix près de tes chers parents.

Lu par François **HURON** lors des obsèques de Roland **LLOPIS** à **LAMANON** le mardi 07 février 2023

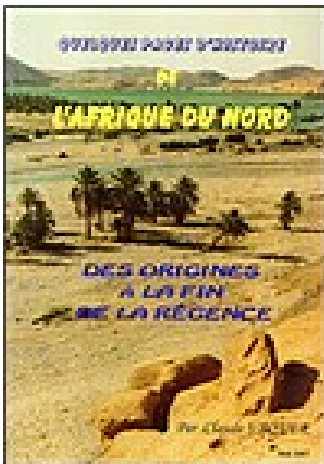
- Mémento de la trésorerie -

Depuis notre dernière rencontre 2022 à Platja d'Aro, il a été décidé de déposer notre Association dans un centre d'Archivage de documents ainsi que notre site internet.

De ce fait il n'est plus nécessaire aux adhérents de payer votre cotisation annuelle.

Quelques rappels essentiels :

Vous avez cependant la possibilité d'obtenir les objets suivants :



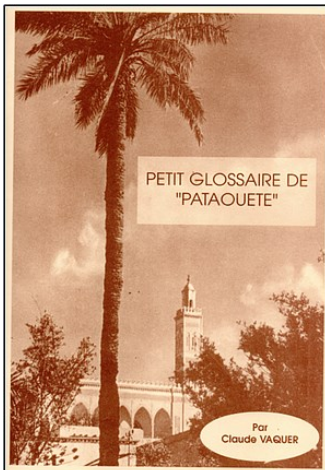
■ Quelques pages d'histoire d'Afrique du Nord par Claude VAQUER et Antoine PALOMAR: 18 €

■ 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.

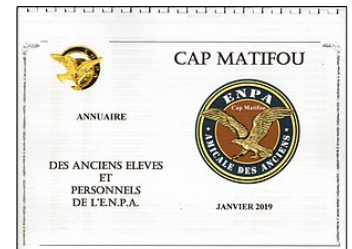


- Sur votre valise au cours d'un voyage par avion de repérer rapidement votre bagage parmi toutes les valises de même couleur et de même type.

■ Annuaire : 5 € Edition nouvelle présentation Janvier 2021.



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

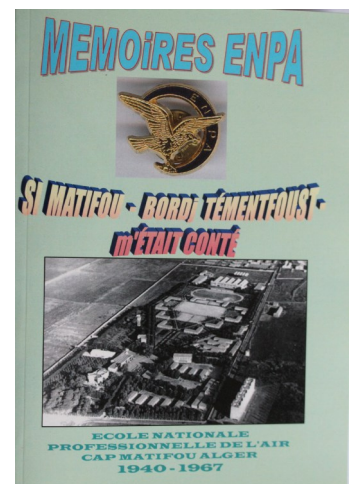


■ Livre sur l'histoire et l'apologie de notre école sous forme de témoignages et souvenirs

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

Prix 30 € + 4 € de port = 34 €

Nota : Pour acquérir ou visionner le CD de l'école de l'ENPA, vous pouvez le récupérer gratuitement sur notre site Internet en suivant la procédure indiquée sur ce journal. (voir page 39).





- L'ÉQUIPE Du BUREAU -

AMICALE DES ANCIENS ELEVES ET DES PERSONNELS DE L'E.N.P.A.
(Ecole Nationale Professionnelle de l'Air). CAP MATIFOU / ALGER
N° Dossier d'enregistrement : W313008234

Président : Antoine **PALOMAR** 18 Allée de la Durance **31770 COLOMIERS**
& Trésorier adjoint : tél : 09 54 71 25 37 antoine.palomar@free.fr

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

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

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

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.
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.