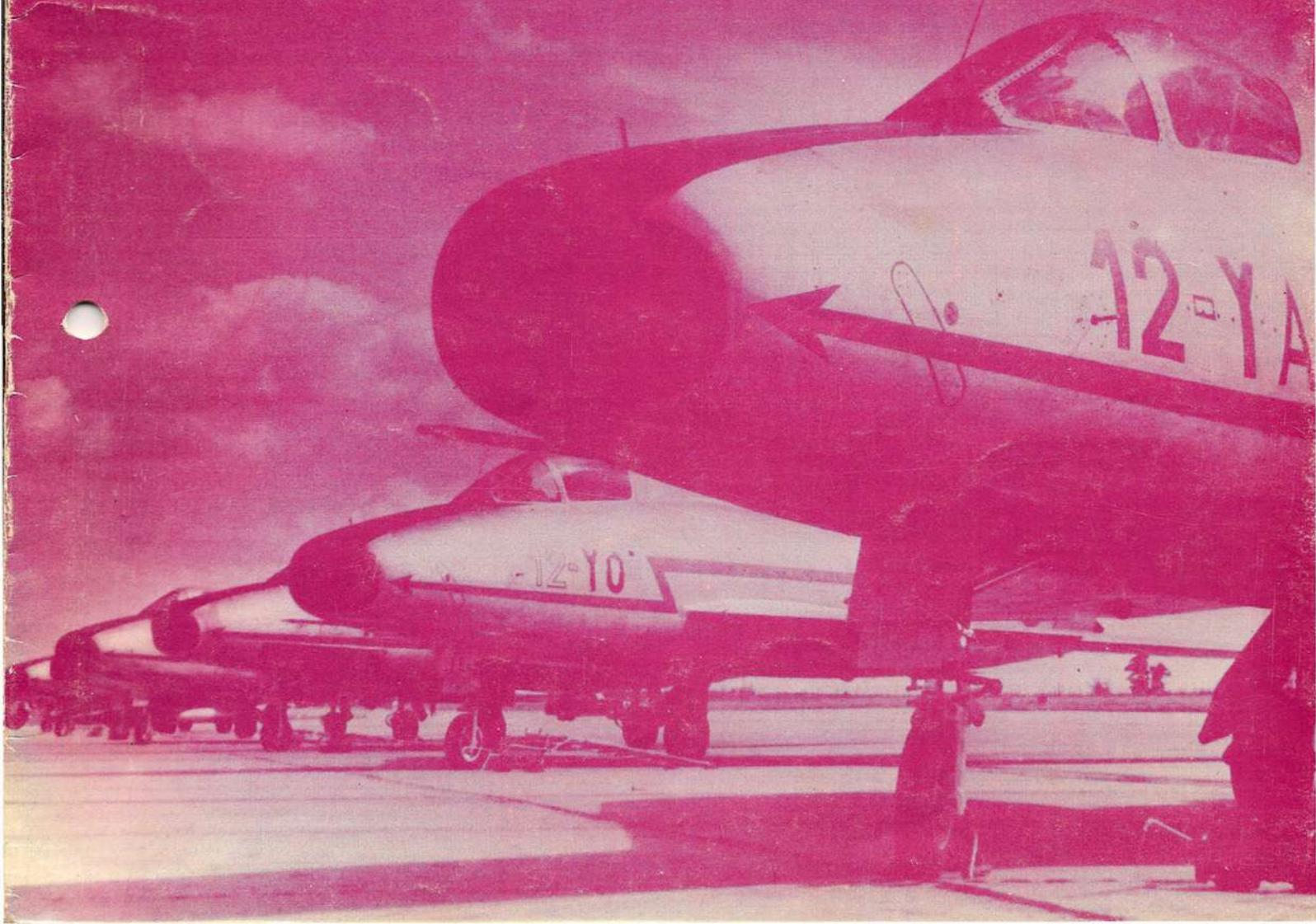


GAZETTE DE LA
FLASH 103
BASE AERIEENNE 103

N° 3
1^{er} JUIN 1963





A propos des bangs...

Le séjour parmi nous au début du mois d'Avril d'un détachement de nos amis américains venu avec des F. 105 a mis à l'ordre du jour la question des bangs.

En effet, leur avion extrêmement lourd n'était vraiment maniable qu'à des vitesses supersoniques de l'ordre de Mach 1,2 et au-dessus, et pendant toute la durée de leur séjour, nous avons été assaillis de coups de téléphone de civils se plaignant de passages de mur du son au-dessus de leurs maisons. C'est pourquoi j'ai pensé intéressant de faire publier, par ailleurs, dans Flash 103 un article exposant les conditions dans lesquelles sont produits les bangs et de quelle manière ils se propagent.

En ce qui concerne les plaintes reçues, elles proviennent pour la plupart d'un malentendu que nous nous devons de dissiper dans nos conversations particulières avec nos amis civils. Beaucoup trop de Français sont portés à croire en effet que les aviateurs font du vol supersonique sans aucune utilité, par indiscipline pourrait-on dire, et qu'il suffit donc de se plaindre pour faire cesser ces " amusements " ou ces " scandales ".

En réalité, étant donné que le Gouvernement de la République a décidé depuis plusieurs années d'étudier, de construire et de mettre en service dans l'Armée de l'Air un nombre sans cesse croissant d'avions capables de voler en permanence à des vitesses supersoniques, il est inévitable que ces avions au cours de leurs vols expédient des bangs dans la nature sur une bande de plusieurs kilomètres de large accompagnant l'avion tant qu'il reste supersonique, c'est à dire sur plusieurs centaines de kilomètres dans le cas des Mirage III et IV.

En fait le bang n'est qu'une des nombreuses rançons que l'homme doit payer au progrès technique depuis que ce dernier a pris l'accélération qu'on lui connaît. Mon père me racontait qu'étant un des premiers à s'être servi d'une bicyclette, il était poursuivi à cette époque lorsqu'il traversait un village par une meute de chiens hurlants cherchant à le mordre aux mollets. Lors de l'apparition des premières locomotives à vapeur, le bruit et la fumée ont été jugés intolérables par les riverains, sans parler de la gêne causée par ces milliers de kilomètres de voie ferrée coupant en deux des propriétés et séparant des maisons voisines; le même phénomène se retrouve maintenant pour les autoroutes qui elles aussi séparent d'une barrière infranchissable des hameaux autrefois distants d'à peine quelques centaines de mètres, et obligent à des détours de plusieurs kilomètres; et pourtant tout le monde admet bien aujourd'hui la nécessité de l'autoroute après avoir admis celle du chemin de fer et il y a longtemps que les chiens se sont désintéressés des cyclistes. Il en sera de même pour le vol supersonique. Avec la multiplication des avions de combat, avec l'apparition dans quelques années d'avions de transport supersoniques, le bang va entrer dans notre vie de tous les jours. Les études qui sont actuellement menées n'ont pas pour but d'éliminer le bang mais d'éviter qu'il ne produise des dégâts matériels. La surpression due à un bang de Mirage III à 30.000 pieds ou d'un Mirage IV à 45.000 pieds n'atteint en moyenne que le dixième de la valeur à partir de laquelle des dégâts peuvent normalement être causés. Si donc des carreaux sont cassés par un bang, c'est qu'ils étaient mal fixés ou que leur encadrement était défectueux. Ce qui le prouve bien c'est qu'on n'a jamais entendu dire que toutes les vitres d'une maison avaient été cassées par un bang comme cela aurait dû être le cas si la surpression avait été vraiment excessive. Ce qui le prouve aussi c'est que pendant les 7 années passées sur cette Base je n'ai jamais entendu dire qu'un carreau avait été cassé par un bang et il ne s'est jamais trouvé un militaire assez " culotté " pour le prétendre, et Dieu sait pourtant qu'on en casse des carreaux et qu'on en a reçu, des bangs

Je pense donc que l'humanité s'habitue au bang comme elle s'est adaptée à toutes les autres formes de progrès. Une expérience intéressante vient d'ailleurs de le prouver en Amérique. A Oklahoma City, pendant six mois du 3 Février 1964 jusqu'au 30 Juillet 1964, 1.253 bangs ont été expédiés sur cette ville; 4.629 plaintes ont été déposées pour dommages causés. Sur ce total, après enquête, 229 seulement ont été prises en considération et encore, faut-il préciser que dans ce nombre figurent tous les cas douteux. A la fin des six mois, 75% des gens interrogés ont déclaré qu'ils pouvaient parfaitement continuer à vivre indéfiniment avec une cadence de 8 à 10 bangs par jour. De même en France, autour des Bases utilisant des avions supersoniques, on constate non seulement une accoutumance de la population aux effets du bang, mais aussi une diminution des dégâts causés du fait probablement d'une amélioration dans l'entretien des installations et plus particulièrement dans la fixation des carreaux. Il est permis de croire que cette évolution gagnera bientôt la totalité de notre continent.

L'EXCROISSANCE

DU

P. C. BASE

Sans doute l'avez-vous remarqué, la silhouette du P.C Base a changé. Une excroissance a poussé sur le flanc de la tour de Contrôle qui a perdu sa forme élancée. Le C.L.A. lui, a gagné une salle d'approche à la mesure de ses nouveaux moyens... et de ses ambitions.

Certes, tout n'est pas terminé. Mais après les maçons les menuisiers ont passé le relais aux mécaniciens qui s'affairent pour installer tous les matériels radio et radar.

On parle souvent d'œuvre collective, eh bien, cette nouvelle salle d'approche répond à cette définition.

Tous les services de la Base ont apporté leur part à la construction de cet "édifice".

Les ponts et chaussées contruisirent le gros œuvre.

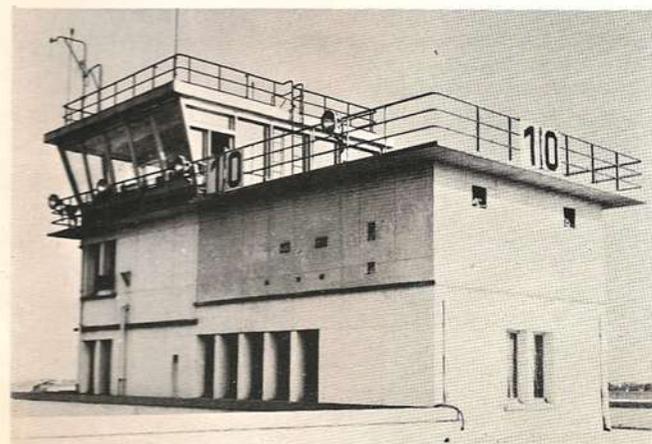
Le service électricité de la base avait la charge de l'aménagement électrique intérieur.

La menuiserie du G.E.R.M.A.C. confectionnait un plancher permettant un accès facile aux câbles, et également un plafond insonorisé.

Puis, les mécanos radar, radio, fil du service S.T.B.S. envahirent la salle.

Grâce à la compétence de tous la salle d'approche de la base est devenue un modèle pour les salles d'approche de l'armée de l'air.

Dans un prochain article nous essayerons de vous faire pénétrer dans cette enceinte réservée, où tout a été pensé pour assurer la sécurité des avions et de leurs équipages: où tout les contrôleurs trouveront des conditions de travail idéales et verront, sans regret, se transformer l'ancienne salle d'approche en une accueillante salle de détente.



**équipement ménager
radio - télévision**

sapen

10, Mail St-Martin - **CAMBRAI**

accorde au personnel de la B. A. 103 les plus fortes remises de la région.

Choisissez votre réfrigérateur dans notre gamme incomparable

BOSCH - BRANDT - INDESIT
IGNIS - VIVA

et bien entendu FRIGEAVIA,
PRODUCTION SUD-AVIATION

Service après vente assuré par nos techniciens.

Garantie totale

Les " bagarreurs du 23^{me} " à Cambrai

Pendant que 6 SMB2 évoluait à Bitburg en Allemagne, la Base 103 accueillait un Détachement de pilotes américains du "23th tactical fighter squadron" commandé par leur officier d'opérations le major William W Pinner.

Cet escadron est équipé du republic F 105 "Thunderchief dont nous avons pu voir les évolutions remarquables au dessus de la base. Cet échange qui eût lieu du 30 mars au 10 avril avait pour but la comparaison des matériels et des méthodes de combat.

HISTORIQUE DU 23^{ème} ESCADRON

Le 23^{me} Escadron de chasse a été créé le 22 décembre 1939. Débutant à Brooks Field, San Antonio, Texas, l'Escadron est transféré à Ponce, Puerto Rico durant le mois de janvier 1941, avec le reste de l'Escadre de chasse. L'Escadron vole alors sur P-39 et sur P-40. Au début de la II^{ème} Guerre mondiale, l'Escadron est immédiatement placé en alerte 24 heures sur 24 avec des avions patrouillant au-dessus des eaux de Puerto Rico, pour en chasser les avions et les sous-marins étrangers.

Pendant l'invasion de l'Europe, l'escadron a appuyé le Général George S. Patton et sa 3^{ème} Armée. Pendant la bataille de Bastogne douze P-47 ont rencontré quinze à vingt ME-109 allemands et en ont abattu neuf, alors qu'un seul P-47 était porté manquant. La fin de la guerre retrouve l'escadron à Kasel-Rothweston en Allemagne après avoir été stationné à Sainte-Marie du Mont, le Mans, Athis et Juvincourt en France. Pendant le mois de février l'escadron est stationné à Bolling Field, Washington, D.C. aux Etats-Unis.

Puis, pendant le mois d'octobre 1946 il est envoyé à Howard Field au Panama et reçoit en juillet 1947 de nouveaux avions : les P-80 "Shooting Star". Au mois d'août l'escadron change encore d'affectation et va à Furstentfeldbruck base aérienne en Allemagne. Le mois de septembre 1950 voit arriver les F-84 "Thunderjet". Au mois de novembre 1952 l'escadron change pour la dernière fois et va à Bitburg. 1953 a trouvé l'escadron avec les F-86 Sabrejet suivi par le F-100 "Super-Sabre" au mois de mai 1956. Pendant ce temps les pilotes de l'escadron ont appris l'usage des bombes atomiques. Au printemps de 1961 l'escadron a été pour la quatrième fois le premier à introduire un avion nouveau en Europe cette fois c'est le F-105 "Thunderchief".

Aujourd'hui les "Bagarreurs du 23^{ème}" forment le meilleur escadron dans la meilleure escadre américaine en Europe.



Le F. 105 - Thunderchief est construit par Republic. C'est un chasseur-bombardier de capacité nucléaire à long rayon d'action et très hautes performances.

Le prototype est sorti en octobre 1965 et la première unité en fut dotée en mai 1958.

Dimensions : envergure 11 m
longueur 20 m
hauteur 6 m
Flèche 45°

Poids : 16 à 22 tonnes selon armement

Performances : Vitesse en haute altitude Mach. 2,25
basse altitude Mach. 1,25

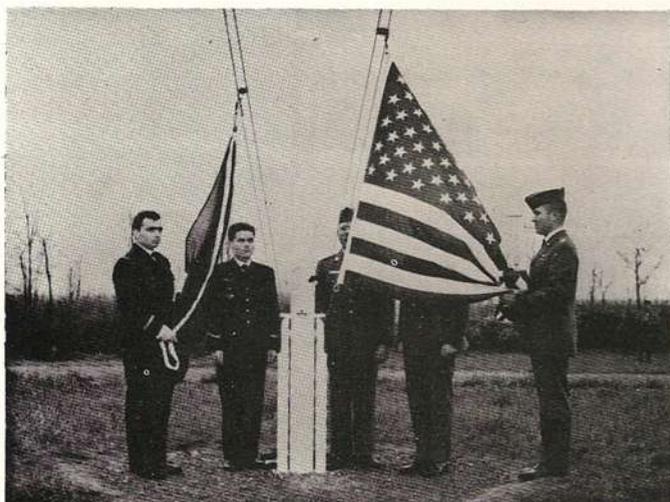
Taux de montée 10.500 mètres minute,
Distance franchissable sans ravitaillement en vol = 3 200 kms

Moteur : Réacteur Pratt et Whitney avec post-combustion = 12 tonnes de poussée.

Réserve de carburant = 11 000 litres

Équipement : Système automatique de navigation radar
Système automatique de contrôle de tir et de bombardement.

Armement : Bombes tactiques nucléaires ou thermonucléaires ou 6 tonnes de bombes classiques + roquettes
1 canon 20 mm VULCAN à barillet - 6.000 coups/minute.
Engins Air/Sol et Air/Air.



La cérémonie des couleurs sur la B.A. 103, le 7 avril 1965.

- LIBRAIRIE
- PAPETERIE
- STYLOS

RIEZ FRÈRES

22, Mail Saint-Martin

C A M B R A I

Téléphone : 81.33.77

SIX SMB2 EN VISITE

"Bitburg Air Base", c'est un énorme ensemble chargé de faire voler une escadre de soixante quinze F.105 et trente cinq F.102 qui accueillait le détachement du 2/12 au cours de l'échange avec les bagarreurs du "23 th tactical fighter squadron". Quelques détails significatifs : la base est dominée par une monumentale tour à dix étages, elle étend à travers bois une cinquantaine d'alvéoles. L'escadron avait détaché neuf pilotes, trois contrôleurs et vingt-sept mécaniciens chargés de l'entretien des six S.M. B2.

En dix jours l'attitude des américains passa de l'étonnement attristé devant l'équipement électrique du SMB2 à l'admiration la plus complète des exploits de certains français. Parmi ceux-ci citons : les mécanos au travail à neuf heures du soir, la "furia française" des pilotes poursuivis par les F.105 et qui fuient le massacre, et le "lucky sergeant" qui avec quelques pièces gagna plusieurs dizaines de dollars dans les machines à sous.

Les centres d'intérêt sont nombreux dans un tel échange : comparaison des matériels et des missions, familiarisation avec les procédures, gastronomies - Nous apprécions maintenant davantage la cuisine française, tourisme - Nous avons eu la possibilité de visiter Trêves et le grand duché de Luxembourg. Certains "poussèrent" même jusqu'à Wiesbaden par la vallée de la Moselle, enfin intérêt linguistique - Il a été prouvé que le whisky permettait d'acquérir rapidement l'accent texan.

A quand le prochain échange ?

La P. M. E. Air de Caudry visite la Base

Sur l'initiative de Monsieur P. Boisse, Chef de Centre Pré militaire Air, les élèves du centre de Caudry se sont rendu, le jeudi 25 mars, à la Base Aérienne 103.

Ils ont aperçus des avions au décollage ou à l'atterrissage. Ils se sont approchés des "Super Mystère B2" et ont pu obtenir tous les renseignements qu'ils pouvaient souhaiter.

Suivant les spécialités auxquelles ils se préparent ils ont visité la Tour de Contrôle, le GERMAS et là ils ont pris conscience que les évolutions des avions ne pouvaient se réaliser en toute sécurité que grâce aux techniciens au sol qui font preuve d'un dévouement inlassable, d'adresse technique et d'une haute conscience professionnelle; et qu'à tous les échelons il doit exister une confiance totale. La moindre erreur pouvant transformer ce qui aurait pu être un succès par un échec d'autant plus pénible que la vie d'hommes est en jeu.

L'intérêt d'une telle visite est de faire connaître aux jeunes, le travail que l'on attend d'eux, lorsqu'ils accompliront leur service militaire. Souhaitons que ce but ait été atteint au cours de cette visite.

Les services officiels soviétiques à Paris viennent de faire savoir que la participation de l'Industrie Aéronautique de l'U.R.S.S. au 27ème SALON INTERNATIONAL DE L'AÉRONAUTIQUE ET DE L'ESPACE du Bourget serait beaucoup plus importante que celle des précédents Salons. 10 appareils de divers tonnages, notamment des hélicoptères lourds seront présents à l'exposition.



BRICOLEURS !

Retenez cette adresse :

LE BOIS AU DETAIL

**TOUS PANNEAUX COUPÉS
A VOS MESURES**

Contre-plaqués - Lattés
Novopan - Fontex - Isorel - Insulac - Isorelac
Célamine - Polyrey

GRAND CHOIX DE :
Bois rabotés quatre faces

ET QUANTITÉ D'AUTRES PRODUITS DONT
VOUS AVEZ BESOIN POUR BRICOLER.

Livraison à domicile **CAMBRAI** et environs.

Pierre FOULON

20, RUE DE PARIS
CAMBRAI

LE MUR DU SON

Lorsqu'en juillet 1951, un avion franchit pour la première fois le "mur du son", la déflagration engendrée fut une véritable surprise et l'on parla de tonnerre dans un ciel sans nuages ! Le phénomène était inconnu et ce n'est que plus tard, avec la mise en service d'avions supersoniques, qu'il sera étudié et que les déflagrations seront baptisées communément "bangs" ou scientifiquement "détonations balistiques".

Mais ce mur du son et les bangs de plus en plus fréquents à mesure qu'augmentent le nombre des avions supersoniques et l'étendue des territoires parcourus, ces détonations qui nous inquiètent et nous irritent, qu'en savons nous vraiment ?

Quand un corps se déplace dans l'air, à une vitesse supérieure à celle du son (plus de 1 300 km/h), il entraîne derrière lui une onde de choc comparable au sillage engendré par un navire ou par la pile d'un pont. Cette onde est porteuse d'un "ébranlement sonore" constitué par une soudaine élévation de la pression de l'air.

Lorsqu'un observateur placé au sol est atteint par l'onde, ses oreilles enregistrent l'accroissement de pression : c'est le "bang". Si la pression dépasse une certaine intensité, les vitres peuvent se briser, les plafonds se fendiller, etc

C'est un phénomène incontrôlable contre lequel on ne peut rien. Tout corps, quelle que soit sa nature, fait entendre un claquement sur son passage à partir du moment où il est animé d'une vitesse supersonique. L'obus d'artillerie claque en passant sur nos têtes, tout comme la mèche d'un fouet bien manié.

Le même principe est applicable à l'avion volant à une vitesse supersonique.

L'onde sonore qu'il émet alors a la forme d'un cône dont l'avion constitue le sommet et dont la partie inférieure frappe le sol en se déplaçant. Au sol, la section de ce cône a une largeur de plusieurs kilomètres et la zone balayée une longueur égale à la distance parcourue par l'appareil en vol supersonique.

Pendant tout ce temps, la partie inférieure du cône balaye le sol et par conséquent les avions modernes, dont la vitesse est normalement supersonique, font entendre des "bangs" tout le long de leur trajet.

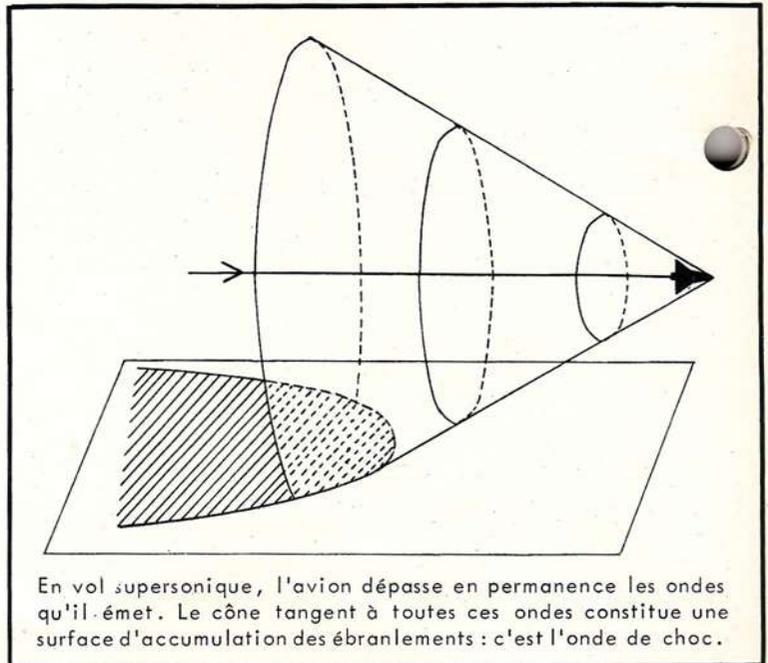
La puissance et la propagation d'une détonation balistique reposent sur les principes suivants :

1° La puissance de la détonation et la distance de propagation sont d'autant plus importantes que la vitesse est élevée et que l'avion est plus gros.

2° Au cours d'un vol supersonique, le bang suit continuellement l'avion et ne se manifeste pas seulement au moment du passage de la vitesse du son (accélération et décélération) ;

3° La puissance de la détonation entendue au sol diminue si l'altitude de l'appareil augmente ; mais la zone dans laquelle elle est reçue augmente.

4° De bonnes conditions météorologiques (ciel clair) favorisent la propagation de la détonation, alors qu'une importante couche nuageuse absorbe partiellement sa puissance et diminue corrélativement la distance de propagation.



En vol supersonique, l'avion dépasse en permanence les ondes qu'il émet. Le cône tangent à toutes ces ondes constitue une surface d'accumulation des ébranlements : c'est l'onde de choc.

A partir des études et des recherches consacrées au mur du son et des résultats obtenus, il est maintenant possible d'établir avec exactitude l'échelle des effets réels de détonations balistiques à la faveur des comparaisons établies entre ces résultats et ceux obtenus au cours d'expériences parallèles touchant à la résistance physique des êtres vivants et à celle des constructions.

Il a été affirmé sans plus de preuves que le bang supersonique avait sur le plan médical de fâcheuses conséquences. Or, pour crever un tympan, le bang devrait avoir un niveau de pression sonore de 286 g par cm² et pour provoquer l'éclatement d'un poumon de 458 gr par cm² : au cours d'essais répétés, on a établi que la pression au sol du bang d'un avion volant à 7 000 m d'altitude dépassait rarement 2,7 g par cm².

Ainsi, aucun incident corporel ne peut donc être imputé directement au franchissement du mur du son : cependant on peut concevoir que certaines personnes souffrant de maladies susceptibles de s'aggraver sous le coup d'une émotion forte, puissent indirectement se ressentir des effets, d'un bang particulièrement violent. Mais n'exagérons pas le nombre ni l'état des "victimes".

De même si de nombreuses plaintes ont fait état d'atellages emballés, de visons femelles tuant leurs petits, de

chiens hurlant à la mort, de couvées détruites, il n'en demeure pas moins que, depuis quelques années, l'on a observé chez les animaux une accoutumance certaine aux "bangs" soniques.

Mais, il arrive que l'onde de choc se manifeste de façon plus spectaculaire et que des bris de vitres en soient la conséquence.

Ces accidents se sont surtout produits dans les années qui suivirent immédiatement le premier franchissement du mur du son. Sans que ceci puisse être établi rigoureusement, il est permis d'attribuer ces dommages au fait que le mur du son ne pouvait à cette époque être franchi qu'en "piqué" et que l'onde de choc se localisait sur les installations au sol. Actuellement, les nombreux bangs enregistrés ne doivent pas être suivis de dégâts matériels, le mur du son étant toujours franchi en vol horizontal à haute altitude et la suppression ne représentant que le dixième de l'énergie nécessaire pour briser une vitre. D'ailleurs, sur la Base de Cambrai depuis 10 ans qu'évoluent des avions supersoniques aucune vitre n'a jamais été cassée par un bang. En aucun cas, donc le bang sonique ne peut briser ou enfoncer des murs de soubassement, des planchers ou des murs de béton.

Parmi les plaintes reçues, il est d'ailleurs assez difficile de se la part de l'influence directe du phénomène vibratoire... On a vu parfois tel paysan rusé faire tomber une cheminée déjà croûlante, après le passage d'un avion, et en demander réparation.....

Pour aussi inéluctable que soient le "bang" et les avions supersoniques, les autorités responsables ne s'en sont pas moins penchées sur l'étude des mesures et des moyens propres à limiter la dispersion des "bangs" et à protéger ainsi, dans toute la mesure du possible, la tranquillité des populations. Dès le mois de mai 1956, des mesures très strictes ont été prises sous l'égide du secrétariat d'Etat à l'Air.

Le franchissement volontaire du mur du son "en piqué" a été interdit.

En ce qui concerne le passage du mur du son en vol horizontal, des instructions ont également été données pour éviter qu'il soit effectué face aux agglomérations chaque fois qu'il est possible de le faire, et, en règle générale, pour l'interdire au-dessous d'une altitude de 8.000 mètres. En outre, il est systématiquement interdit au-dessus du département de la Seine et des zones à forte densité industrielle et urbaine.

D'autre part, dans une mission d'interception, les avions intercepteurs peuvent parcourir quelquefois jusqu'à 100 Km en 5mn, et, supposant que les "avions plastrons" aient choisi un axe qui évite par exemple le survol de Lille et Cambrai, il est possible que des villes comme Douai, Arras, Tourcoing subissent le "bang" qui, accompagnant alors les appareils, se fait entendre sur une bande d'une largeur d'environ 30 km de part et d'autre de l'axe suivi.

Malgré ces précautions, le franchissement du mur du son peut causer, nous l'avons vu, des dégâts dont l'indemnisation a été prévue.

Bien que la législation et la jurisprudence actuelles imposent aux victimes de tels dommages d'établir l'identité de l'appareil, dans un souci d'équité, et compte tenu du fait que pour de nombreuses personnes rien ne ressemble plus à un avion à réaction qu'un autre avion à réaction; l'administration militaire accepte d'indemniser les victimes même en l'absence d'identification.

Deux conditions doivent toutefois être réunies : il faut d'abord que des présomptions résultant soit de l'enquête auprès des formations aériennes, soit de témoignages concordants, permettent de conclure au passage d'avions militaires au moment où le dommage s'est produit. Il faut ensuite établir la relation de cause à effet entre le vol supersonique et le dommage, la

vétusté ou certaines malfaçons pouvant être la cause réelle des dégâts ou avoir contribué en partie à leur réalisation.

Les requêtes doivent être adressées au général commandant la Région Aérienne sur le territoire de laquelle les faits se sont produits.

Cet aspect désagréable, inconfortable, du mur du son c'est la rançon du progrès. Progrès nécessaire et lui-même inéluctable dont le renoncement serait en même temps le renoncement à notre propre sécurité.

L'Armée de l'Air se doit d'assurer la protection et l'intégrité de l'espace aérien national contre toute attaque aérienne. Elle ne peut assumer cette tâche qu'autant qu'elle possède des moyens d'action et d'intervention égaux à ceux de toute autre nation. Elle est donc appelée à devenir une force supersonique. En effet, si un ennemi nous attaque avec des appareils supersoniques, nos intercepteurs ne peuvent remplir leur mission que s'ils sont eux aussi supersoniques.

Le public se fait toujours de l'aviateur de chasse un portrait qu'il se faisait du chasseur des temps héroïques un garçon élégant, brave jusqu'à la témérité, noceur les jours de permission, amateur de jolies filles et de voitures de sport, un aventurier du ciel menant une vie dangereuse mais dorée, un casse-cou, une tête brûlée. Image légendaire à laquelle les fantastiques perfectionnements de l'aviation n'ont réussi qu'à ajouter un uniforme de maintien.

Non! Les pilotes ne s'amuse pas! Franchir le mur du son n'est pas un jeu pour eux. La multiplicité des opérations et des manœuvres effectuées au cours d'un vol les astreint à une tension d'esprit et à un souci constant dans leur travail, qui ne laissent aucune place à la fantaisie. Fantaisie rendue d'autant plus impossible par la surveillance constante qu'exercent les stations radar au sol, chargées de suivre, de contrôler et de diriger le sol.

Par ailleurs, les pilotes sont, le plus souvent, mariés et pères de famille. Ils n'ignorent pas, enfin, le prix de leur avion, qui peut parfois s'élever à un milliard d'anciens francs, et ils savent - parce que c'est évident - le risque couru avec les appareils modernes par une indiscipline en vol.

Il est donc impensable qu'ils puissent "jouer" avec leurs avions comme pouvaient le faire ceux de la génération précédente.

C'est pour notre sécurité, et seulement pour elle, qu'ils doivent franchir le mur du son.

Comme vos Camarades, faites confiance au

CLUB FRANÇAIS D'ACHAT

Sur simple demande de votre part, il vous sera adressé tarifs et documentations sur : **Photo - Cinéma - Radio Transistors - Télévision - Réfrigérateurs - Machines à laver - Cuisinières - etc...** - Possibilités de Crédit

Quelques exemples de nos prix :

	Détail TLC	CFA
Océanic T 111 avec Housse	Fr. 297	197
Ferguson 3121 2 G + MF avec Housse	Fr. 435	255
Normande Automatic 3 G + MF - avec Housse	Fr. 733	495
Schaub-Lorenz Touring T 60 3 G + MF	Fr. 804	530
Sunbeam X 555	Fr. 185	137
Star 109 N Complet 4 P 2 V	Fr. 850	680
Star 109 Complet 4 P 2 V	Fr. 950	610
Philips EL 3300 + Housse cuir 2 P 1 V	Fr. 495	365
Philips EL 3586 2 P 1 V	Fr. 530	415

Pour renseignements écrivez à : **CLUB FRANÇAIS D'ACHAT**
Avenue d'Athis Mons - MORANGIS (S.-O.) - Tél. 928.93.26
C. C. P. 78.35.09 Paris

Le plus grand d'entre tous



Georges GUYNEMER

Guynemer est certainement, malgré sa courte carrière, le plus célèbre et le plus grand de tous les aviateurs français. On peut dire qu'il est le précurseur, le fondateur de l'aviation de chasse moderne; tant par les techniques qu'il a été le premier à employer, que par les tactiques qu'il a déployées en l'air. Dans toute l'armée de l'air son souvenir est vénéré à l'égal de celui d'un saint patron, si vous me permettez cette expression. Sur chaque base aérienne, une cérémonie officielle se déroule chaque année le 11 septembre, anniversaire de sa mort.

Quel est donc ce héros?

Georges Guynemer est né à Paris le 24 décembre 1894. Il est issu d'une très vieille famille de soldats dont on retrouve des traces dans les croisades et même jusque sous Charlemagne. Son père, ancien officier, avait démissionné pour se consacrer à des travaux d'érudition.

Il fut élevé dans le culte de la vérité et de l'honneur.

L'enfant était fragile et maladif. Aussi, très entouré par sa mère et ses sœurs, il reçut donc tout d'abord une éducation un peu efféminée. A l'âge de 12 ans, il entre au lycée de Compiègne où les traits marquants de son caractère vont tout de suite se révéler.

Les registres du collège nous apprennent qu'il est doué d'une vive intelligence. Il travaille peu mais réussit car il a l'ambition du premier rang. Il est brouillon, désordonné, indiscipliné même. Il a un caractère volontaire et batailleur et, malgré sa constitution plutôt faible et chétive, il a une prédilection marquée pour les jeux qui réclament adresse, agilité et violence. A mesure qu'il grandit, c'est une véritable frénésie d'action et de violence, heureusement tempérée par un sentiment très poussé de l'honneur. Sa santé qui reste délicate et l'oblige à interrompre fréquemment les études ne l'empêche pas d'être reçu bachelier à l'âge de 15 ans. Il poursuit ensuite en classe de maths spéciales et ambitionne l'école Polytechnique.

A cette époque, il se lie d'amitié avec un camarade Jean Krebs, dont le père est alors directeur des usines Panhard. Ce garçon va susciter la vocation de Guynemer. En effet, sous son impulsion va se préciser et se développer le goût de celui-ci

pour la mécanique. Dès lors Guynemer va partager son temps entre ses études et les divers salons d'automobiles et d'aéronautiques. C'est également à cette époque qu'il découvre l'aviation. Il réussit, à force de persévérance, à effectuer un vol, il en revient enchanté et veut être aviateur.

En juillet 1914, Guynemer est avec sa famille à Biarritz. Il passe son temps sur la plage à guetter les avions qui viennent s'y poser. Mais le 2 août 1914, c'est la déclaration de la guerre. Le jeune homme chasse alors son rêve, il ne pense qu'à une chose : s'engager pour aller combattre au front.

Il se présente à Bayonne où il est ajourné à cause de sa santé. Malgré une intervention de son père, il est ajourné une seconde fois. Son caractère orgueilleux est affreusement humilié. Il passe quelques jours dans le plus profond désespoir. Un jour, un avion militaire capote sur la plage, Guynemer oublie son rêve, mais soudain, en conversant avec le pilote, une lui vient : il va s'engager dans l'aviation.

Il va trouver le capitaine Thierry qui commande le camp d'aviation, force presque sa porte, lui plaide sa cause avec tant de force que l'officier est fasciné. Cependant il hésite à cause de deux ajournements successifs. Guynemer le supplie alors de le prendre ne serait-ce que pour nettoyer les avions. Finalement il gagne et s'engage comme élève mécanicien le 21 novembre 1914. Pendant plusieurs mois, il est employé aux plus humbles corvées. Cependant il est sans cesse auprès des pilotes et s'instruit à chaque conversation. Sa préparation à Polytechnique lui donne une supériorité qui le fait bientôt remarquer. Pendant cette période, il acquiert de solides connaissances sur tout ce qui concerne la construction des avions. Quand enfin, il pense en savoir, le jour de l'an 1915, il demande à son père d'intercéder pour lui afin qu'il passe son brevet de pilote, le 26 janvier 1915, il est nommé élève pilote et il effectue son premier vol le 10 mars 1915.

Pour former un bon pilote, l'entraînement est long et minutieux mais Guynemer, plus qu'un autre, a toute la patience. L'écoulier indiscipliné devient l'élève le plus appliqué. Les progrès sont rapides. Il ne cesse de perfectionner ses gestes. Il réussira mieux que les autres car il s'est épuisé toute sa courte vie à vouloir mieux réussir, mieux servir.

Il multiplie ses sorties. Les épreuves qui doivent lui conférer le brevet militaire ne sont bientôt pour lui que des jeux. Il termine son entraînement le 31 mai. Le 8 juin, le caporal Guynemer est affecté à l'escadrille MS 3 la future escadrille des Cigognes qui comprend déjà des noms illustres : Nedrines, Heurtaux, Dorme, etc ...

Dès son arrivée, le nouveau venu est testé : on se méfie un peu de ce jeune chétif, malingre, réservé, mais qui passe pour un pilote expert. Dès ses premiers vols, il surprend tout le monde par ses qualités de pilote, son courage, son mépris du danger.

Au cours de plusieurs reconnaissances effectuées, il revient avec son avion criblé d'éclats, heureux de compter les trous dans les ailes. Mais les reconnaissances ne le retiennent pas longtemps, c'est la chasse des avions ennemis qui le passionne. A cette époque, la plupart des pilotes sont réduits à chasser avec un passager muni d'un simple mousqueton, Guynemer, lui, fait adapter une mitrailleuse sur son avion. Certains pilotes ont déjà abattu un appareil, il brûle de descendre le sien. L'occasion se présente enfin. Le 19 juillet 1915 Guynemer abat sur les lignes un Aviatik après 10 minutes de combat. Le 21 juillet il est décoré de la médaille militaire.

Guynemer ne ménage pas sa peine, il multiplie les missions d'espionnage. Parfois le surmenage le contraint au repos. Il en souffre alors comme une âme en peine. Pour prévenir les nombreux enrayerages des mitrailleuses qui se produisent au combat et sauver les ennemis, il se fait armurier et finalement son obstination force le succès : tout est chez lui effort et acharnement. Il est nommé sergent. Il reste près de six mois sans emporter de nouvelle victoire. Enfin, le trois décembre il abat son deuxième appareil. Quelques jours plus tard, c'est un troisième suivi d'un quatrième. Le jour de sa majorité, le 24 décembre 1915 il reçoit la croix de la Légion d'Honneur. Guynemer ne méprisera jamais les honneurs car il sait où il faut monter pour les cueillir. Il en veut d'autres sans cesse non par vanité mais pour leur signification.

En février 1916, commence la plus cruelle des batailles ; celle de Verdun. L'escadrille des Cigognes y est déjà engagée dès le 12 mars. Guynemer entend reprendre à l'Allemand la supériorité aérienne du lieu. Mais dès le premier jour, le 13 mars, il est blessé au sol : 2 balles dans le bras gauche et une multitude d'éclats partout. Avec un magnifique sang froid, il parvient à ramener son appareil. Mais pour lui, la bataille de Verdun est finie, et c'est la mort dans l'âme qu'il est évacué à l'hôpital.

Le 26 avril, il revient au front, ses plaies à peine guéries. Il vient d'être nommé sous-lieutenant. Mais il ne peut reprendre la lutte et est renvoyé en convalescence. Enfin, le 18 mai il réparaît à l'escadrille, complètement rétabli. Celle-ci se prépare, pour engager la bataille de la Somme. Elle est équipée de nouveaux appareils : les célèbres Nieuport. Dès le 1er juillet, c'est la bataille quotidienne, où, chaque jour, il abat, dérouté, met en fuite de nombreux appareils allemands. Ses exploits, il les raconte en termes brefs dans de nombreuses lettres qu'il écrit à sa famille. Les récits de chasse sont durs, il respire une joie sauvage, l'orgueil du triomphe. Voici par exemple une lettre écrite à sa famille à son retour. Je transcris la lettre telle qu'elle : elle n'a ni entrée en matière, ni formule finale.

"9 heures. Décollé sur des éclatements d'obus. Abattu en feu un Albatros biplace à 9 h. 8.

"9 h. 20. Attaqué avec Deulin un groupe de trois Albatros monoplace célèbres sur le front de Lorraine. A 9 h 26, j'en descends un presque intact : pilote blessé, lieutenant von Hausen, neveu du général. Et Deullin en descend un autre en même temps. Vers 9 heures, Dorme et Auger attaquent et grillent un biplace. Ces quatre Boches sont dans un quadrilatère dont les côtés ont 5 kilomètres, 4 km 5, 3 km, 3 km. Ceux qui étaient au milieu n'ont pas dû s'embêter, mais ils étaient affolés.

"14 h 30. Abattu un biplace Albatros en feu.
"Trois Boches dans nos lignes dans ma journée ... Ouf ."

Il est difficile de raconter ici tous ses exploits, en voici quelques uns.

Le 23 septembre 1916, il attaque un groupe de 5 chasseurs. En l'espace de 5 minutes, il en abat 2, contraint un 3ème à l'atterrissage. Quelques secondes plus tard, il est touché par erreur par un obus français. Son avion pique vers le sol de 3 000 mètres. Dans une manœuvre désespérée, il parvient à redresser légèrement, néanmoins il percute le sol. Son avion se disloque mais il en sort indemne. Il est arrivé au sol avant la dernière de ses victimes abattues précédemment.

Le 26 juillet 1917, au cours d'un combat, sa mitrailleuse s'enraie définitivement. Malgré cela, il manœuvre de façon à intimider l'ennemi. Il se place à 10 mètres derrière lui. Après quelques instants, l'Allemand fait signe qu'il se rend. Il le force à se poser en territoire français, se pose à côté, fait prisonnier l'équipage, et lui révèle qu'il l'a pris, alors que sa mitrailleuse était hors d'usage. Guynemer en est maintenant à trente victoires.

Il est nommé lieutenant en février 1917 puis capitaine en mars. L'escadrille des cigognes vient s'installer dans l'Aisne, c'est là qu'il va connaître son apothéose. Le 25 mai 1917 il dépasse toutes les prouesses connues. En une seule journée, au cours de trois missions, il totalise quatre victoires. Sa popularité devient immense, mais il poursuit toujours sa lutte avec opiniâtreté. Il ne se contente pas d'être un combattant hors-pair. Au sol il manifeste la même ardeur pour connaître et perfectionner son matériel. Il ne laisse à aucun le soin de s'occuper de son appareil. Bien plus, il ne cesse d'écrire aux ingénieurs qui construisent les avions et les mitrailleuses pour leur proposer de nouvelles améliorations. Il appelle son avion le célèbre Spad, dont il a inauguré l'un des deux premiers ainsi perfectionné, son avion magique. Il est devenu un roi, nul adversaire ne tient devant lui. Sa témérité déjà invraisemblable, ne connaît plus de limite. Il n'est pas rare qu'il s'attaque seul à cinq ou six appareils.

Après la bataille de l'Aisne en juillet 1917 l'escadrille se déplace vers Dunkerque pour livrer la bataille des Flandres. Guynemer est tellement surmené qu'il doit s'aliter quelques jours, mais dès le 20 juillet il est sur pieds. Aucune maladie ne peut le retenir quand une offensive s'élabore. Le 28 juillet, il abat son cinquantième avion, cinquante, sans compter ceux tombés en territoire ennemi et ceux qui, gravement endommagés n'ont pu rentrer. Il a réalisé son rêve, il pourrait s'arrêter. Il a 22 ans, il est Capitaine, et officier de la Légion d'Honneur. Que peut-il ambitionner ? Jamais une telle pensée ne l'effleurerait. Il a dû s'arrêter quelques jours pour faire réparer son avion endommagé. Dès le 15 août, il est de retour. En trois jours, il remporte trois victoires. Aviateurs français, belges et anglais viennent le voir pour apprendre ses méthodes de tir, il est au sommet de la gloire. Pourtant la fin approche. Déjà les premiers présages apparaissent depuis quelques jours ; il est de plus en plus tendu et follement téméraire.

Le 24 août, il doit retourner à Paris pour faire effectuer une amélioration sur son avion magique. Il passe quelques jours chez ses parents en attendant son appareil. Son père qui le sent fatigué lui conseille de s'arrêter un peu suggérant qu'il y a une limite aux forces humaines. En vain, Guynemer à cette réponse célèbre : "Oui, une limite qu'il faut toujours dépasser. Tant qu'on n'a pas tout donné, on n'a rien donné". Le 4 septembre, il rentre au camp sans son avion qui n'est pas prêt. Il décide de voler sur son vieil appareil "le vieux Charles" comme il l'appelle. Pendant quelques jours les circonstances ne vont cesser de se liquer contre lui pour l'exaspérer. Son meilleur camarade Heurtaux a été blessé. Le mauvais temps l'empêche de voler. Le 10 septembre, il effectue trois vols et trois fois par une malchance impitoyable tombe en panne et est contraint de se poser.

Le lendemain, 11 septembre Guynemer est obsédé, dès le soir il partira chercher son avion magique sans lequel rien ne vaplus. Cependant le "Vieux Charles" est réparé. Il part avec un équipier le sous-lieutenant Bozon-Verduraz. Quelques instants plus tard, ils tombent sur un appareil allemand biplace extrêmement défendu et très difficile à abattre. Le combat s'engage près de Poelcapelle. Son équipier doit un instant s'éloigner pour détourner huit chasseurs allemands. Il revient sur les lieux quelques instants plus tard, mais attend en vain. A bout de carburant il se pose. Bientôt la terrible nouvelle court

de toute part : Guynemer n'est pas rentré. C'est en vain qu'on espère qu'il se soit posé sur un autre terrain ou en campagne. Il faut se rendre à l'évidence, cette fin restera toujours mystérieuse. D'après les autorités allemandes, Guynemer serait tombé entre les lignes à un endroit qui fut tellement pilonné les jours suivants qu'il fut impossible de rien retrouver. Ainsi, Guynemer n'a rien accepté de ses ennemis, pas même une sépulture.

Ainsi s'est achevée la carrière du plus brillant de tous les aviateurs français : 53 victoires, 26 citations.

Chronique de l'Aumonier

Le 8 avril 1965, en fin d'après-midi, Monseigneur H. Jenny était à la B.A. 103. Après avoir été reçu par le Colonel Bret, commandant la Base, il arrivait à la chapelle où l'attendait une partie de la Communauté chrétienne. Au cours du Saint Sacrifice de la Messe, après l'homélie, assisté par le Père Yelli, aumônier régional, et par moi-même il administrait le sacrement de Confirmation des adultes...

Dans le temps où l'Eglise, fidèle à son Seigneur, s'efforce d'atteindre le monde habité, elle commence aussi de perdre l'audience de certaines âmes dans les pays d'où sont parties les plus audacieuses conquêtes missionnaires. Comme le dit le Père Rahner, "du jour où l'Eglise est devenue l'Eglise de tous les païens, elle a commencé aussi à être partout au milieu des païens".

C'est ainsi que dans le monde d'aujourd'hui, dans les Eglises encore jeunes des pays de mission comme dans nos Eglises vénérables d'Occident, en même temps que faiblit le nombre des pratiquants, le nombre des catéchumènes augmente. Chaque année en France, plusieurs milliers d'adultes demandent à entrer dans l'Eglise : la moitié environ d'entre eux n'étaient pas baptisés et les autres avaient reçu le baptême, mais n'ayant eu ensuite aucune formation religieuse, ils vivaient pratiquement hors de l'Eglise.

C'est ainsi que le problème du catéchuménat se pose à nous, prêtres du Vicariat aux Armées, comme il se pose aux prêtres des diocèses de France et d'ailleurs. A la BA 103, vingt et un adultes ont été baptisés et cinquante quatre ont été confirmés : Ils ont choisi librement d'aller vers l'Eglise, qu'hier encore ils ignoraient.

C'est pourquoi des Evêques, successeurs des apôtres, sont venus à différentes reprises sur la Base. Ces Evêques ont reçu le pouvoir de transmettre le don de Dieu, de renouveler le geste de Pierre et de Jean chez les Samaritains, le geste de Paul à Ephèse; c'est une de leurs prérogatives de donner le Saint-Esprit à ceux-là même qui ont été baptisés.



Monseigneur Jenny à la chapelle de la Base.

La Confirmation est un rite sacramental qui achève l'oeuvre commencée par le rite du baptême : elle nous donne le Saint-Esprit, elle est le sacrement du Saint-Esprit et comme la Pentecôte de chaque chrétien. Le Saint-Esprit a un double rôle. Il est l'Esprit de Dieu, la vie de Dieu. Il nous est donné au baptême pour remplir cette fonction vitale, d'ordre personnel : "Si quelqu'un ne renait de l'eau et de l'Esprit (c'est à dire n'est pas baptisé), il ne peut entrer dans le royaume des cieux. Mais à côté de ce rôle intérieur et personnel, le Saint-Esprit a un rôle de témoin. Il est lui-même le témoin du Christ, il permet à ceux qui le reçoivent d'être à leur tour témoins (martyrs) du Christ, en face d'un monde qui le hait". C'est la confirmation qui nous donne le Saint-Esprit non seulement pour que nous en vivions c'est l'effet du baptême mais pour que nous professions notre christianisme à la face du monde, dussions-nous devenir des martyrs de notre foi". (A.M. Roguet, o.p.).

L'Aumonier Dogimont.

CRÉDIT LYONNAIS

La 1^{re} Banque Française de Dépôts
à votre service

Son Agence de CAMBRAI

3, rue de la Herse - Tél. 81.35.06

vous attend

Toutes opérations de Banque, de Bourse, de Placements
de capitaux, de prêts personnels.

Comment les problèmes se posent au GERMAS

La réflexion que me fit l'autre jour un civil bien planté physiquement et intellectuellement me posa un problème auquel je n'avais pas songé depuis longtemps, tout en chatouillant mon orgueil légitime de mécanicien. Nous étions dans le hangar du GERMAS où six ou sept SMB2 tripes au vent attendaient patiemment les caresses et les meurtrissures de nos spécialistes:

- vous vous y retrouverez dans le remontage? Et les pilotes osent voler sur ces avions après que vous les ayez triturés? me fut-il demandé.

Que répondre quand la question saugrenue en apparence représente tous les liens de camaraderie réelle, recèle toute la source de la réussite de notre armée?

Allais-je m'étendre sur l'union cimentée d'un équipage? Allais-je lui expliquer que notre conscience professionnelle doit être notre qualité première à nous, mécaniciens? Le personnel navigant nous fait confiance dans la mesure où nous en sommes dignes! que cette confiance est née avec le plus lourd que l'air? Un moteur! quelque chose d'hybride entre l'oiseau et l'insecte! Un homme se livrant à cet ensemble hétéroclite fabriqué par des "mains"
Surpris par cette question, ma réponse fut un "oui" évasif: oui, ils osent!

Je convins alors que ce Monsieur n'était pas conscient du travail effectué par nos spécialistes, tout en semblant partiellement dégrossi sur la vie d'un pilote. Je m'essayais donc à combler ses lacunes.

Notre activité est préventive - Périodiquement les appareils rentrent dans le hangar suivant un calendrier défini par le commandement, calendrier fonction des impératifs de vol et des possibilités de notre personnel. Nos équipes que vous voyez à l'œuvre entreprennent les avions dès leur entrée après les avoir auscultés sur toutes les coutures. Ensuite ils les démontent pour examiner patiemment et minutieusement chaque pièce, chaque élément de structure.

- Combien voyez-vous d'avions par mois?

- Si je ne puis répondre par des chiffres, sachez que depuis six mois nous avons doublé l'activité et que vers juin nous devons tripler le travail du mois de janvier. Je prévois votre question... les effectifs? Et bien non! ils ne seront pas triplés mais augmentés de 50% théoriquement. Les mécaniciens du GERMAS sont conscients de l'effort demandé et ne ménagent ni leur temps, ni leur peine pour atteindre le but de la mission. Vous allez vous en rendre compte immédiatement: entrons dans l'antre du vieux compagnon. Ici le coup de marteau vaut de l'or, car chaque réparation qu'exécutent nos chaudronniers, économise à l'Etat des multiples de 1 000 F; vous n'ignorez certes pas que notre pays ne peut se permettre de fabriquer des grandes séries qui amortiraient les frais d'étude, d'essais, de construction de machines?

Ainsi chaque élément de structure fabriqué en nombre restreint d'exemplaires a une fin bien déterminée, coûte-t-il assez cher... Un sous-officier s'évertuait à ajuster une rustine d'assez belles dimensions à un aileron, un autre décortiquait un volet d'intrados pour extraire un palier à billes récalcitrant: ceci m'attira cette réflexion ingénue

- Et vous avez le droit d'exécuter ces travaux?

J'étais décidé à le laisser dans l'expectative car cette question touchait le domaine tabou, celui où le mécanicien déborde parfois... la loi de l'autorisé.

- Parfois oui, parfois non. J'échappais par une pirouette en l'invitant à regarder nos postes de soudures, soudures en tous genres, mais surtout dans le domaine de la petite dimension: acier inoxydable, alliages légers sous l'arc électrique ou dans le bain d'acétylène.

Je l'attirais ensuite chez les électriciens pour lui montrer notre banc de contrôle génératrice du SMB2 et notre montage d'essai des Ministop. Alors là, avais-je mal prononcé le dernier mot, il me sembla qu'il ne réalisait pas. Je lui expliquais en quelques mots que le freinage des roues d'un avion est contrôlé par un système à inertie. Etonné ce Monsieur. Oui car il croyait avoir atteint le dernier cri de la mécanique avec sa nouvelle voiture munie de freins à disques à l'avant et à l'arrière.

Au laboratoire équipement, ses yeux s'ouvrent bien grands mais sa bouche ne proféra aucun son. Des appareils qui ont la nostalgie de l'espace et qu'on enferme dans des enceintes pressurisées, reliées à des colonnes bizarres qui matérialisent les pulsations. Convenir que des régulations d'oxygène peuvent réagir de la même façon à l'aide d'une pompe que sous la bonne volonté de la cage thoracique. Et oui Monsieur, tout cela va vous conduire au coeur de la machine ce moteur qui ne sait que tourner sans se lasser, incapable de souffrir de la chaleur et de la force centrifuge si le mécanicien lui a assuré un réglage correct de sa nourriture en fonction de ses capacités rotatives...

de la cave au grenier



je m'équipe
en
confiance

ALA CAVE
CAMBRAI

Ce fut alors qu'un spectacle curieux pour un novice se présenta aux yeux assoiffés de notre civil.

Imaginez un homme, loupe à l'œil, s'acharnant à découvrir le dixième de millimètre manquant à une dentelure de pignon! Il est certes vrai que l'on n'est pas habitué à rencontrer pareil exercice, mais... si certain pilote avait conservé quelques dixièmes de millimètres à la dentelure d'un certain pignon peut-être n'aurait-il pas été obligé de jouer à saute mouton avec les bosses de la région et les fils de haute tension. Ce serait trop long à vous raconter.

Il fallait bien activer la visite si nous voulions que notre client conserve un souvenir à peu près complet. Il fut donc dirigé vers la dernière innovation du commandement qui se résume dans la remise en état de tous les matériels Messier - Messier ? pour lui un nom! Pour nous tout ce qui est d'essence hydraulique mis à part les servo-commandes. Je lui confirmais par des propos pleins de sous-entendus que les firmes de réparations civiles exagéraient dans leurs tarifs. Par exemple, ce bloc de frein nous revient à 4 F de matériel! Ajoutez à cela 10 F de main d'œuvre et vous verrez l'économie substantielle que nous réalisons parfois, soit 520 - 14 = 506 francs. Il vit également l'atelier à roulette, vestige héroïque de l'époque où le train de dépannage se déplaçait ou se dépliait sur route alors que les avions empruntaient l'azur.

Là, des longueurs de fil de cuivre rouge se déroulent destinés à donner aux disques de freins, l'aspect du neuf. Et bientôt Monsieur, nous nous essayerons à la réparation des roues car la roue principale de cet avion vaut au bas mot 2000 francs. Ajoutez une autre roue à la première, hanarchez les de leurs attributs, pneu et bloc de frein et contrôleurs de freinage et vous serez muni de l'équivalente valeur d'une belle voiture de tourisme. Notre but dans cet atelier : servir de filtre entre les abonnés et l'industriel.

POUR VOS ACHATS DE RIDEAUX
CRETONNE - TISSUS D'AMEUBLEMENT
COUVERTURES - COUVRE-LITS ET RÉFECTION
A DES PRIX INCROYABLES

VOYEZ

CAUDRY-RIDEAUX

la vraie Maison de Caudry

Maison G. GOSSET

105, rue A. Briand - **CAUDRY** R.C. Cambrai 57 A 353

Magasins :

1, rue A. Briand - **CAUDRY** (face au Jardin)

3, rue de Nice - **CAMBRAI** (près du Poste de Police)

REMISE 5 % au Personnel de l'Armée de l'Air

Ce dernier ne fait pas de détail, que la réparation soit importante ou minime il applique un tarif forfaitaire qui ne l'amène pas à la faillite. Étudiez les journaux techniques et vous aurez la confirmation du point de vue.

Travail passionnant et varié, en effet! Grimpons à l'étage vous rentrez dans le domaine de l'électron! Ici l'atelier radio. Des appareils partout, des sifflements, une cacophonie! Des êtres qui s'acharnent sur la panne du jour : le dépositionnement.

Un mécanicien lui montre un poste "UHF" : hochement de tête répété à la manière du jouet japonais : saseule réaction.

Je m'empressais de le mener vers le domaine de l'invrai - semblable en lui donnant quelques renseignements préliminaires avant de l'engouffrer dans l'atelier radar. Pratiquement plus de résistances, de capas, de selfs classiques, par contre des boîtes qui oscillent suivant des normes bien déterminées! Le charabias s'est déformé, un indéfini à la fin des mots : des ons partout, et tenez çà c'est une antenne. Une antenne ce tuyau?

Il eut vite terminé le tour de la salle, jetant un regard distrait ou affolé, je ne le saurais jamais, vers les bancs disséminés au fond de l'atelier.

Je le récupérais donc en lui précisant que l'avion qu'il avait vu de voir n'avait rien de comparable avec les derniers conçus et qu'ensuite le rapide tour d'horizon ne lui avait pas permis d'embrasser toutes les activités de cette unité (ne seraient-ce que les petits appareils cinématographiques Sephots et Facine?).

- Comment suivez-vous ces matériels? Comment responsables et pilotes sont-ils au courant des travaux effectués?

Chaque pièce est suivie; un contrôle existe "sans moustache" mais supplément de la conscience professionnelle à cause de la faiblesse inhérente à tout individu. Je n'affirme pas que tout est planifié car en entretien l'imprévu est d'usage mais nous devons de nous conformer à un certain canevas afin de prévoir, de promettre. Il y a également un ravitaillement à étaler! Le mécanicien ne souffre pas d'être freiné dans son travail, il ne comprendra pas et vous partagerez son opinion de fournir des heures supplémentaires par déficience de rechange.

Un rapide tour au magasin, un coup d'oeil sur l'étalage, sur les outils neufs et vieux avant de descendre au bar en frôlant au passage un chef d'équipe, le front soucieux, potassant je suppose, non le dernier "polar" mais le guide de maintenance.

La bière eut l'effet immédiat de me procurer deux nouvelles réflexions :

- Combien comptez-vous de temps pour fournir un mécanicien?
- Précisez! Voulez-vous dire le mécanicien capable d'initiative, d'effectuer un dépannage seul - oui - dans ce cas nous pouvons parler de quelques années.

- Quel est le niveau intellectuel exigé pour devenir mécanicien?

- J'aurais des difficultés pour vous fournir une réponse convenable puisque ceci dépend de la spécialité. De toutes façons, dites vous bien que le vrai mécanicien va toujours en école : stage de transformation, stage de qualification supérieure, stage cadre de maîtrise, etc... Ce qu'il y a de regrettable dans ceci, c'est l'absence d'équivalence civile. Nous nous quittâmes là, lui content, peut-être impressionné, mais moi, éprouvant une soif de silence, un besoin de décanter, de me concentrer.

Il me semblait avoir gagné quelque chose : un peu de fierté d'effectuer un travail utile quoique obscur mais un problème était à nouveau posé si ce n'est un doute : l'esprit du pilote était-il exempt de crainte quand il prenait un avion sortant de révision?

PARACHUTISME

Impressions d'un premier saut

Nous sommes dans la salle de pliage, attendant l'ordre de nous hanacher, mais le vent souffle et nous désespérons déjà. Le lieutenant Guillotte donne un coup d'œil à l'anémomètre : " Cinq mètres-seconde, c'est bon "Allez, préparez-vous".

Nous allons faire notre premier saut. Le cœur bat plus vite, et la joie et le tumulte régissent dans cette atmosphère agitée. Chacun vérifie avec soin son pliage et ses attaches. Puis, c'est le moment où le lieutenant fait la vérification minutieuse du matériel.

Nous nous plaçons dans un ordre déterminé, et montons en file indienne dans le "Broussard" dont le moteur tourne depuis plus d'un quart d'heure. Nous parlons à voix forte pour couvrir le bruit. Ce mouvement n'accélère que plus notre rythme respiratoire. Nous avons l'impression que quelque chose d'extraordinaire va se passer. Une fois le moteur jugé suffisamment chaud par le pilote, l'avion commence à rouler lentement, et cahote sur cette piste de Bondues pour aller se mettre "nez-au-vent".

Un arrêt de cinq petites minutes nous paraît interminable. L'avion roule à nouveau, et de plus en plus vite. Le compteur indique 2000, 2400, 2600, nous sommes collés sur les bancs. La queue passe à l'horizontale, l'aiguille indique 3000. Le pilote tire sur le manche, le "Broussard" s'élève, touche à nouveau le sol, puis part dans les airs d'un bon coup d'aile.

Le bout de la piste nous passe rapidement dessous. Les gens ne sont plus que des petits points qui se confondent bientôt avec le terrain grisâtre de ce coin du nord. L'altimètre marque 500 mètres, ça va être le moment. Dans quelques instants nous allons nous jeter dans le vide. C'est là qu'à notre désir et notre envie s'ajoute un peu d'angoisse. Le silence est maître à bord. Le lieutenant Guillotte donne une tape sur l'épaule du pilote, le moteur change de régime. Notre largueur crie : "Les trois premiers l'un après l'autre, sautez ". Le premier après un regard vers ses camarades se jette dans le vide et disparaît, les deux autres suivent. L'avion fait un tour de terrain pour se remettre en position. Pendant ce temps, j'admire par la porte grande ouverte ce paysage monotone qui a pourtant quelque chose d'affirant.

Enfin ça va être mon tour, le régime du moteur tombe à nouveau et : "Allez". Je franchis la porte et me précipite bras et jambes écartées dans cet air frais du matin. Je tombe ainsi pendant une vingtaine de mètres. Une petite secousse, un claquement sec et je suis suspendu au bout du "pépin". Maintenant il ne me reste plus qu'à travailler les élévateurs afin d'atterrir sur la piste et le plus près possible de la cible.

Impossible de voir où je me dirige, je tourne le dos au sens du déplacement. J'arrive enfin à faire un tour d'horizon en "tractionnant". Je regarde en bas : il n'y a pas de balise. Je reprends ma position dos tourné dans le sens de la chute, en prenant soin de joindre mes pieds. Un dernier regard en bas, ça y est je touche le sol. Le choc un peu rude, est suivi d'un roulé-boulé arrière prolongé par trois cabrioles. Je me retrouve enfin immobile, sur le ventre.

Le parachute commence à m'entraîner, je tire fortement sur les suspentes du bas afin de coucher le parachute. Mon effort reste vain car ces suspentes glissent et me brûlent les mains, car je n'ai pas pris la précaution de me munir de gants. C'est dans cette position : ventre à terre que je donne mes premières impressions à un reporter de "Nord-Eclair".

Mais n'ayant nullement envie de faire du "training" je réclame son aide. Ce qu'il me donne volontiers, et me tire de cette situation peu confortable.

C'est avec une joie profonde mêlée d'exaltation que je retrouve mes camarades de saut. Cette joie nous fait même oublier nos premières courbatures. Une demi-heure plus tard nous nous retrouvons dans le ciel qui s'est fait radieux pour nous accueillir à nouveau.

Championnat de Parachutisme de l'Armée de l'Air



Le championnat de parachutisme de l'Armée de l'Air s'est déroulé du 26 au 30 avril 1965 à l'aérodrome de Bondues.

Vendredi 30 avril une cérémonie, présidée par le Général Bouvarre commandant la 2ème région aérienne, clôturait cette manifestation. On remarquait la présence du Colonel Bret, du Colonel Balbin, représentant le Général commandant la 2ème région militaire, et de Monsieur Boonard représentant le Préfet. Au cours de cette cérémonie, des coupes et médailles furent remises aux lauréats.

Au classement général l'équipe du 1° C.A.T.A.C. est première. En ouverture automatique le sergent Marconcini de la 1ère région aérienne, en ouverture retardée le sergent Mingam de la 1ère région aérienne remportent les coupes. Au classement par équipe la 2ème région aérienne est première en ouverture automatique. La 1ère région aérienne remporte la première place en ouverture retardée.

André GOSSET :

LE MIME

Une forme théâtrale de valeur.

Le mime est une forme théâtrale très ancienne, mais longtemps cette expression corporelle fut mêlée à plusieurs genres théâtraux. Il y eut le mime de l'acteur, le mime du danseur, le mime du clown. Mais là, nous sommes loin d'un système d'images exclusivement corporelles. Ce mélange de genres existe toujours au cinéma et dans la chanson.

Un homme a donné son autonomie au mime : Etienne Decroux bientôt suivi par une génération de grands mimes : Jean-Louis Barrault, Marcel Marceau, Maximilien Decroux. Cette "renaissance" du mime marquée par quelques noms est plus profonde que le simple succès d'un acteur. Des cours se forment, des écoles se créent, le public s'intéresse au spectacle de mime.

Si l'attrait actuel du mime tient à sa nouveauté, il tient surtout aux richesses insoupçonnées de son langage universellement compréhensible; Marceau explique le succès du mime en disant "le monde d'aujourd'hui a plus que jamais besoin d'un moyen de liaison universel" et Marceau le prouve en faisant applaudir "Bip", son alter ego, dans le monde entier.

J'ai lu dans une revue que le mime était "l'art du silence". Je n'aime pas cette expression. Le mime ne consiste pas en un tour de force qui serait de raconter sans parler. Si le mime meut être remplacé par la parole, alors parlons. C'est un moyen d'expression plus commode.

L'univers du mime est non seulement différent de celui de la parole, mais il est autre. L'univers du mime est un monde poétique où l'illusion est reine. Supprimant accessoires et décors, le mime fait éclater les distances, la profondeur, il fait exploser l'espace de la scène. L'acteur mime nous promène d'un lieu à un autre en un minimum de gestes. Il marche, court, descend un escalier, grimpe à une corde, et cela en restant sur quelques mètres carrés de plancher.

Le mime nous donne l'illusion d'objets, c'est ce qui rend la pratique du mime difficile. Les gestes doivent être impeccablement exécutés. Une seule faute détruit l'illusion. Dans le mime, le monde des objets est souvent hostile au personnage, ce qui déclenche le rire : c'est Marceau Bip qui trouve ligés contre lui les embûches du métro, la patinoire, les fenêtres qui ne veulent pas s'ouvrir, les gants trop étroits.

Si ce personnage de "Bip" est tellement semblable à vous et moi, c'est que "Bip" trouve sa source dans la rue. Marceau reproduit, fait contrefait ce qu'il observe. Mais pour faire vivre "Bip" il a fallu le génie de Marceau. L'autre source du mime est en nous même. Le mime est le reflet de nos rêves et de nos déceptions.

Le mime comme expression de soi.

Dans un groupe d'étudiants, dont je fais partie, nous essayons de découvrir le mime. Nous n'avons pas suivi de cours parce que notre but n'était pas de faire du spectacle, notre but n'était pas d'apprendre "le mime technique". Nous pensons que le mime

en tant que création et en tant qu'expression de soi peut nous apporter autre chose, qui est l'ouverture et l'épanouissement de la personnalité.

Nous avons d'abord pratiqué la décontraction-relaxation. Cette décontraction n'est pas propre au mime, le judoka la connaît. Par des exercices appropriés, il faut parvenir à la décontraction complète du corps. La décontraction d'un muscle amène une prise de conscience de ce muscle. Par ce contrôle musculaire, on acquiert progressivement la maîtrise du corps.

La décontraction-relaxation n'est pas seulement musculaire. En agissant au niveau musculaire on provoque une détente mentale. On obtient ainsi une suspension des états d'angoisse, une impression de puissance pacifique, et une disponibilité. La décontraction n'est pas un but en soi, elle doit être une préparation à autre chose puisqu'elle nous rend disponible. Pour nous cette décontraction nous amène au mime spontané.

L'expression spontanée est nécessaire parce qu'elle permet à la personnalité de s'extérioriser, c'est à dire de traduire notre être en signes extérieurs. Cette expression spontanée n'est possible que si elle a lieu sans crainte du jugement d'autrui. La décontraction permet de nous libérer de cette peur des autres, ainsi la personnalité peut s'exprimer réellement. Cette valeur libératrice de l'expression spontanée est utilisée en psychologie c'est la technique du psychodrame de Moreno.

Le mime spontané conduit au mime à thème. Le thème proposé doit être assez riche pour faire de nouvelles découvertes. Dans notre groupe le premier thème choisi fut celui du prisonnier qui dans sa cellule entend un bruit de pas : est-ce une visite? est-ce le gardien? est-ce le bourreau? Chacun interprète comme il le conçoit. Par ce mime si nous le vivons intensément nous découvrons notre personnalité profonde révélée par la solitude pesante et prenante qui nous entoure.

Puis nous avons voulu découvrir le monde des objets. Nous avons choisi le mime d'un clochard trouvant les objets les plus divers dans une poubelle. C'était un exercice de manipulation, qui faisait un large appel à l'imagination.

Par le thème de la rencontre entre deux personnes, et par d'autres où plusieurs personnes interviennent. Nous avons appris la difficulté de dialoguer, et la nécessité pour y arriver d'une très grande attention aux gestes de l'autre.

Il serait vain de multiplier les exemples à l'infini, et d'expliquer les découvertes que nous avons faites. Ces découvertes ne peuvent qu'être personnelles.

Pour nous le mime n'est pas une succession de gestes qu'il faut faire pour évoquer un personnage. Si je me contente de reproduire ce que j'ai vu ici ou là mon personnage sera découvert. Il en sera autrement si j'essaie de me pénétrer intérieurement de mon personnage. Il ne s'agit pas de mimer une silhouette, ni de jouer un personnage, mais d'exprimer un état d'âme. C'est toute la différence entre le mime spectacle qui est affaire de technique, et le mime expression qui est affaire de don de soi.

PHILATÉLIE



LES TIMBRES-TAXE

Vous connaissez tous ces vignettes que les bureaux de poste apposent sur le courrier non affranchi ou insuffisamment affranchi : les timbres-taxes.

Le fait que le timbre-taxe soit généralement mal accueilli par le destinataire ne doit lui retirer en rien son intérêt philatélique.

L'origine des timbres-taxes est ancienne puisque l'existence de ceux-ci a précédé celle du timbre-poste lui-même. Les premières "vignettes-taxes" instituées par l'ordonnance royale du 14 Décembre 1825 étaient utilisées pour taxer les plis de service qui contenaient à tort une correspondance personnelle ou pour les courriers réexpédiés de l'étranger.

C'est en 1859 qu'apparurent les premiers timbres-taxes proprement dits. Ils étaient noirs et non-dentelés. Ils existent avec plusieurs variantes et certaines cotes sont très élevées.

En 1891 une nouvelle série de quinze valeurs différentes est émise. D'aspect très sévère, toutes les valeurs sont imprimées en noir et, cette fois, dentelées. Les mêmes valeurs seront rééditées à partir de 1893, souvent sur un papier de mauvaise qualité, mais chacune avec une couleur différente cette fois.

Certains de ces timbres existent non dentelés, ils étaient destinés aux correspondances des colonies françaises.

Entre les deux guerres, un autre type de Timbre-taxe fut utilisé et plusieurs existent avec surcharge. Cette dernière série est quelquefois classée à part dans les albums et les catalogues sous la rubrique "Timbres pour recouvrements".

C'est à la fin de la dernière guerre qu'une nouvelle série de timbres-taxes fit son apparition. Elle représentait deux gerbes de blé et, plusieurs timbres de ce type sont encore en usage aujourd'hui avec une légende modifiée.

En effet jusqu'à la libération, des Timbres portaient l'indication "FRANCE-CHIFFRE-TAXE". En 1946 la même série reparut, mais cette fois avec l'inscription "FRANCE-TIMBRE-TAXE".

En 1960 lors du changement intervenu dans la monnaie française une nouvelle émission vit le jour avec le même dessin et les couleurs identiques à la série précédente, mais cette fois avec des valeurs en francs nouveaux et la légende : "République Française". Certaines valeurs d'affranchissement faisant d'ailleurs défaut dans ce nouveau tirage, la série en francs actuels fut complétée l'an dernier par deux timbres d'un type différent.

Imprimés en plusieurs couleurs, ils représentent des fleurs pittoresques de nos régions. Cette nouvelle série s'est enrichie de quatre nouvelles valeurs en janvier dernier, à l'occasion du changement de tarifs postaux : 0,05 F : Centaurée - 0,10 F : Gentiane - 0,50 F : Trèfle des prés - 1,00 F : Soldanelle.

Ces nouveautés aideront peut-être les destinataires malchanceux à accueillir plus favorablement leurs correspondances frappées d'une taxe. Ce sera une façon comme une autre, pour le préposé aux P & T, de se présenter avec des fleurs, mais ce ne doit pas être pour vous une raison d'affranchir insuffisamment votre courrier.

Collectionneurs, sachez qu'il existe une Société philatélique à Cambrai dont le siège est 3, rue Saint-Géry (juste derrière l'hôtel de ville). Les réunions ont lieu les 1^{er} et 3^{er} dimanche de chaque mois de 10H00 à 12H00 et les 2^{es} et 4^{es} mercredi de chaque mois de 20H00 à 22H00. Profitez donc d'un week-end ou d'une permission de spectacle pour venir "jeter un oeil". Vous verrez c'est intéressant, peut-être trouverez-vous la pièce qui vous manque pour compléter la série que vous avez? Je suis persuadé que si vous venez une fois vous serez fidèle à ces rendez-vous bi-mensuels.

Seul, il vous est difficile d'agrandir votre collection. Mais vos doubles intéressent certainement un autre collectionneur, qui lui possède peut-être le timbre que vous recherchez. Les philatélistes sont suffisamment nombreux sur la base pour former un club philatélique. J'ai la possibilité d'obtenir les nouveautés de France, Monaco, Andorre, des Nations-Unies, d'outre-mer etc..... de vous procurer des catalogues et des fournitures à prix réduit.

Faites-vous connaître rapidement au capitaine Glorian en précisant ce qui vous intéresse : - Territoires d'expression française - Etrangers - Aviation - Thématiques, etc en neuf ou en oblitéré.

Téléphonez-moi nombreux (13) ou venez me voir au P.C. Base. Ensemble nous pourrions faire du bon travail.

Capitaine Glorian.

Hier, aujourd'hui, demain, les P.T.T. à votre service

C'est le thème de l'exposition itinérante qui stationnait à Cambrai pendant une semaine, et qui prit fin le lundi 19 Avril. Cette exposition comportait un véritable musée miniature, un centre de documentation, et un bureau temporaire qui permit aux philatélistes d'enrichir leur collection. Nous avons particulièrement remarqué les panneaux présentant la fabrication des timbres, et les quelques planches prêtées par l'amicale philatélique de Cambrai.



Quelques beaux spécimens de "cartes maximum" exposées. La "carte maximum" est une pièce philatélique constituée par une carte postale illustrée dont le sujet est analogue à celui du timbre-poste.

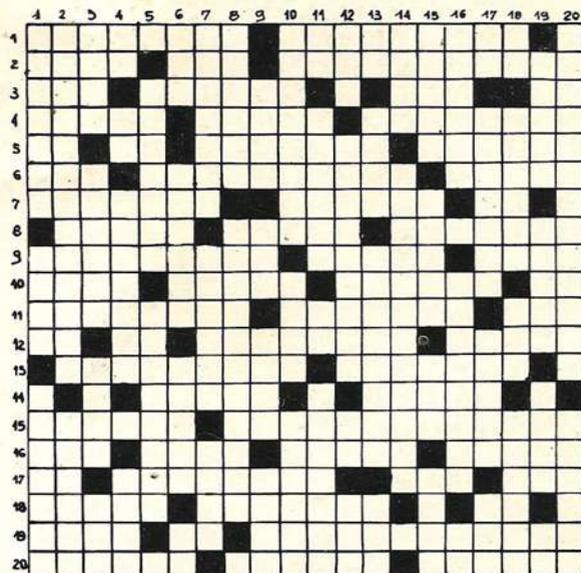
mots croisés

Horizontalement :

- 1 - Un as de l'homme - Barbare -
- 2 - Un français qui découvrit la ligature des artères - Maréchal allemand -
- 3 - C'est la fin d'un anglais - Ville de la Nigéria Anglaise vue de dos - C'est presque une ride - Fleuve -
- 4 - Les intérieurs d'églises avaient sa faveur - Il défendit Guyaquil contre les Anglais - Ses chants ne sont pas assujettis à la mesure -
- 5 - Symbole - Fleuve - Auteur du " Livre des Métiers " - Composée -
- 6 - Légumineuse - Mesurent une densité - Ville algérienne -
- 7 - Gros chênes - Algérienne - Possessif -
- 8 - Aliments - C'est le désordre dans la soute - Cavalier armé -
- 9 - Elles ont peut-être causé la chute d'Adam et Eve - Bruit soudain - Reçoit un oeil -
- 10 - Donna de l'air - Il a sa propre droite - Jeune premier - Durée d'une révolution -
- 11 - Inattendu - Dans un certain sens c'est une rigole - Titre honorifique -
- 12 - Préposition - Personnel - Coupure - Il fonda la Compagnie des Prêtres de Saint-Sulpice -
- 13 - Perches d'imprimerie - Dieu -
- 14 - Poète florentin - Grès grossier -
- 15 - Monnaie de Louis XII - Rétrécissements -
- 16 - Adresse - Né - Facile - Tragédie de Voltaire -
- 17 - Dieu - Epreuves - L'auteur des " Mystères de Paris " - Avare -
- 18 - Empereurs - Rejeter - Son jour peut changer selon les pays -
- 19 - Parmi - Article - A le rôle principal -
- 20 - Maître de Berlioz - Dans la Meuse - Boire -

Verticalement :

- 1 - Habit sans basques - Trait de plume - Donne le départ -
- 2 - Pour l'ensemble des pays d'Europe - Il fit " l'Eloge de la Folie " -
- 3 - Brûle - On y met les morts - Epreuve - Favorable -
- 4 - Etui de métal - Bouddha - Résidu d'une distillation - Soulève -
- 5 - Partisan de Guillaume d'Orange - Crochets -
- 6 - Résultat d'un partage - Alourdie - Correction - Note -
- 7 - Entailles dans une pièce de bois - Bourgeon - Acide -
- 8 - Ville belge - Contient du sulfate de calcium -
- 9 - Registres - Tente - Escarpement - Quatre d'un pacte -
- 10 - Hors d'usage - Titre de dignitaires turcs - Entache -
- 11 - Symbole - " Pierre d'Aigle " - En les - Chariot -
- 12 - C'est de l'écorce de chêne en poudre - Partie méridionale du Chili - Sigle religieux - Grecque -
- 13 - Petit cours d'eau - Se dit du cheval - Action d'assembler solidement - Naturaliste anglais -
- 14 - On en fait des couleurs - Par leur port ressemblent aux mousses -
- 15 - A donné de nombreux princes albanais - Massif des Karpatas - Trois de Marie - C'est le commencement d'une utopie -
- 16 - Champignon - Conformité dans le mode de cristallisation - Conjonction -
- 17 - Consonne double - En Oranie - Faire tort - Département -
- 18 - Le dix vertical pour le titi - Le faucheur l'abat à chaque pas - Son odeur est tenace - Inventeur d'une lampe électrique -
- 19 - Cédée - Couche géologique - Son réveil est souvent dévastateur - Personnel -
- 20 - En Provence - Chien d'arrêt -



Solution des mots croisés de Mars.

Horizontalement : I clepsydre - II ion - ouais - III TG - il - so - IV - hoplite - V - as - omega - VI - statere - VII eduen - reg - VIII - dur - aise - IX - éponyme - X - ses - oison -

Verticalement : 1 - Citharedes - 2 - logos - dupe - 3 - en suros - 4 - ilote - 5 - soliman - yo - 6 - yu - tet - ami - 7 - da - egeries - 8 - ris - ares - 9 - eson - egeen -

ETABLISSEMENTS

FRANCIS RIBEAUCOURT

Rectification Moteurs Automobiles

TOUTES MARQUES

Fourniture toutes Pièces moteurs

80, Rue de la Paix

CAUDRY (Nord)

Téléphone 392