



AVRIL 1993

N° 109



JOURNAL DE LA BASE AÉRIENNE
« Commandant René Mouchotte »





QU'EST-CE QUE LA MUTUELLE DE RETRAITE DES ANCIENS COMBATTANTS DU NORD ?

La Mutuelle de Retraite des A.C. du Nord est une branche de la Caisse Autonome de Retraite des A.C. : la CARAC fondée en 1924 et dont le but est de constituer des retraites par capitalisation pour ses adhérents. La CARAC regroupe actuellement plus de 600.000 A.C. et Victimes de Guerre.

QUELLES SONT LES CONDITIONS D'ADHESION A LA MUTUELLE ?

Tout d'abord, il faut être titulaire de la carte de combattant à quelque titre que ce soit, soit être titulaire du diplôme de Reconnaissance de la Nation, soit être ascendant, veuve ou orphelin de militaire décédé portant la mention "MORT POUR LA FRANCE". Il suffit de produire une pièce justificative de l'une de ces qualités.

A PARTIR DE LA, COMMENT SE CONSTITUE LA RETRAITE ?

Vous avez deux options possibles : l'une à **CAPITAL RESERVE** pour laquelle les versements seront reversés, lors du décès de l'adhérent, au bénéficiaire désigné par lui. L'autre à **CAPITAL ALIENE** : les versements seront moins importants, mais ne seront pas remboursés lors du décès de l'adhérent.

PENDANT COMBIEN DE TEMPS FAUT-IL COTISER ?

La durée minimale de versement varie de 4 à 10 ans suivant l'âge de l'adhérent. Plus l'âge à l'adhésion est élevé, plus la durée minimale de versement sera courte. Ainsi, à moins de 51 ans à l'adhésion, il faut cotiser au moins 10 ans. A 56 ans ou plus, 4 ans suffisent, mais pour une même retraite, les versements seront alors plus importants. Par contre, il n'y a pas de durée maximale. Le choix est à faire par l'adhérent suivant ses possibilités financières.

QUELS SONT LES AVANTAGES D'UNE TELLE RETRAITE ?

Il convient d'abord de souligner que cette retraite est totalement indépendante de toute retraite professionnelle, et qu'elle peut être constituée même après la prise de celle-ci. Parmi les avantages consentis aux adhérents, signalons la majoration de retraite accordée par l'Etat à condition que retraite plus majoration ne dépasse pas ce qu'on appelle "plafond majorable". Ce plafond actuellement de 6.400 F. La retraite bénéficie en outre, des revalorisations légales appliquées aux rentes viagères du secteur public, ce qui la protège de l'érosion monétaire. Par ailleurs, la CARAC étant un organisme mutualiste à but non lucratif, ses adhérents participent directement à la répartition des résultats de gestion et des placements de l'épargne collective. Cette répartition est un avantage définitivement acquis.

SUR LE PLAN FISCAL, Y A-T-IL D'AUTRES AVANTAGES ?

Oui, et ils ne sont pas négligeables. Ainsi, les versements sont intégralement déductibles du revenu imposable à condition que la retraite ne dépasse pas le plafond majorable. Au-dessus de ce plafond, les versements peuvent être assimilés à des primes d'assurance-vie, et donnent lieu aux déductions d'impôts en vigueur. Dans la limite du plafond majorable, la retraite mutualiste n'est pas imposable. Au-delà du plafond, elle l'est partiellement dans les mêmes conditions que les rentes viagères constituées à titre onéreux. D'autre part, lors du décès de l'adhérent, le capital réservé, donc remboursable est totalement exonéré des droits de succession.

OU FAUT-IL S'ADRESSER POUR ADHERER ?

Tout autre renseignement, et en particulier l'étude individuelle, peut être obtenu à La Mutuelle de Retraite des A.C. du Nord : 13, rue Jacquemars Gielée à LILLE. Tél. 20.57.49.02, en précisant votre date de naissance et qualité d'ancien combattant.



S.A. DRAKKAR AUTOMOBILES

Concessionnaire



ROVER SERIE 100 DIESEL



ROVER SERIE 200 DIESEL

ROVER SERIE 400 DIESEL



ROVER SERIE 800 DIESEL

S. A. DRAKKAR AUTOMOBILES

Avenue Georges Pompidou
CAMBRAI - Tél. 27.74.93.22



ROVER

Concessionnaire ROVER

FLASH 103



SOMMAIRE

Le mot du colonel

Dossiers

- Un mirage à l'Escadron 2/12 "Picardie"
- Traité sur les forces conventionnelles en Europe
- Centenaire d'Emile Dewoitine
- SAMU de Lille
- Simulateur Mirage 2000
- Péril aviaire

La vie sur la base

- Tableau d'honneur
- Avancement
- Mutations
 - Départs
 - Arrivées
- Nomination
- Evénements familiaux

Flash événements

Informations

- Partenariat d'exception...
- Le mot du mécanicien
- Le service de consultations juridiques
- Tout sur le service social
- Les liens au service de l'Officier
- Naissance d'une section au sein du CSA
- Le permis à points
- Les adieux de la Cocotte

Sports

- Ballade alsacienne
- Championnat de France UFCSAA Escrime 92

Libres Propos

- 2004, l'odyssée du transport aérien militaire
- La région Nord/Pas de Calais
- Il y a de l'électricité dans l'air...
- Flash ecole
- Les vieilles tiges
- Deux nouveaux à la 12
- Comment piloter un 2000 ?
- A la mémoire de Guynemer

Flash recette

Flash 103 : Journal de la Base Aérienne Commandant René MOUCHOTTE

Abonnement de soutien pour 4 numéros : 50 F

Libellé à l'ordre de C.S.A.

A faire parvenir à M. l'Officier Adjoint, B.A. 103
59341 CAMBRAI-AIR

Photo couverture

MIRAGE 2000 RDI du 1/12 CAMBRESIS
Réalisée par le Service Photo de la BA 103
AVRIL 1993 - N° 109

Directeur de la publication

Colonel POTEY

Rédacteur :

Capitaine MENNESSON

Secrétaire de direction :

Sergent SALINGUE

Texte Unité de la BA 103

Reportages Photographiques : Service Photo Base

Correspondance : BA 103. Officier Adjoint
59341 CAMBRAI - Tél. 27.83.89.67 - Poste 2365

PUBLICITE :

CAP PLUS

792 bis, Avenue de Dunkerque

59160 LOMME

Tél. 20.93.30.60

Fax : 20.93.18.41

IMPRESSION :

CAP PLUS

Tél. 20.93.30.60

Dépôt légal : 1^{er} trimestre 1993

Le mot du Colonel

La Base aérienne 103 fut mon premier pas dans l'Armée de l'Air et la 12° Escadre de chasse... en 1954. Je n'imaginai pas alors, incapable d'accéder au collimateur de l'Ouragan que je serais appelé à l'honneur de commander cette base.

Particulièrement heureux donc d'avoir été affecté à CAMBRAI, je suis fier de la responsabilité qui m'a été confiée d'avoir à relever avec vous le récent déficit auquel nous, la Base aérienne "René Mouchotte" support de la 12° Escadre de chasse, sommes confrontés pour accomplir nos missions opérationnelles malgré des contraintes financières jamais connues à ce point.

Ce défi doit exciter nos talents qui sont déjà riches de la passion de notre métier, riches de notre esprit de corps, riches de notre sens du devoir.

Exciter nos talents, c'est chercher et trouver des solutions pour supporter et mieux vivre ces aléas dont on ne peut dire qu'ils ne seraient que passagers, c'est faire preuve d'imagination :

- pour améliorer notre cadre de vie ;
- pour adapter l'organisation de notre travail ;
- pour finir de changer le "look" de la base, la 12° Escadre de chasse ayant commencé de donner le ton.

Les idées modestes ou de grande envergure, pour être exploitées utilement doivent remonter aux échelons supérieurs. C'est donc ce que je vous demande pour assurer continuité et mutation.

Continuité dans la rigueur d'exécution de nos missions, gage d'efficacité.

Mutation de nos cadres de travail et de vie pour faire face avec le plus d'allant aux enjeux que nous imposent les nouvelles données de la Défense.

Déjà, des perspectives intéressantes se font jour. Elles s'accompagnent en ce début d'année 1993, de mes vœux de plein épanouissement pour l'ensemble des femmes et des hommes qui font la Base aérienne "René Mouchotte".



Un Mirage à l'Escadron 2/12 "PICARDIE"

Tout commence par une belle journée d'automne. Le soleil brille sur Cambrai, ce qui, en ce vendredi 9 octobre, constitue déjà un événement !

Une singulière agitation s'est emparée de l'escadron de chasse 02.012 "PICARDIE", qui n'a rien à voir avec l'activité aérienne habituelle : des tables ont été disposées devant l'escadron et leur apparence ne laisse subsister aucun doute. Un "pôt" se prépare !

Des dizaines de pilotes et de mécaniciens attendent, les yeux rivés sur l'horizon. L'arrivée du colonel Michel, commandant de la base de Cambrai les troubles à peine. L'événement doit être d'importance !

Un frémissement soudain semble parcourir cette singulière assemblée. Des doigts se tendent, désignant au loin trois avions en échelon qui arrivent à l'initial. Deux Mirage F1, pilotés par le Commandant Chauvet, commandant d'escadron, et le Lieutenant Friedling, escortent, dans une formation impeccable, le premier Mirage 2000 officiellement affecté à l'escadron. Celui-ci, pour son vol inaugural est piloté par le Capitaine Epivent (alias Jone's) premier pilote de l'escadron lâché sur ce type d'avion.

Les trois appareils ne tardent pas à atterrir et gagnent leur emplacement sur le tarmac.

Sortant de sa cabine, le Capitaine Epivent plonge, avec une grimace non feinte, dans le traditionnel bac d'huile, bientôt rejoint par le Commandant Chauvet. Une fois immergés, ils ouvrent le pôt en compagnie du commandant de base.

Ce vol inaugural marque un tournant dans l'histoire de l'Escadron de chasse 02.012. La transformation opérationnelle de cet escadron sur Mirage 2000 RDI est en effet le fait le plus marquant depuis sa création, voilà 12 ans.

Mécaniciens et pilotes seront ainsi, par petits groupes, transformés à Dijon. Ils iront ensuite rejoindre l'Escadron de chasse 01.012 en attendant le départ des derniers Mirage F1 et la renaissance, dans quelques mois, du 02.012 sur son nouvel avion de combat, l'intercepteur le plus performant dont l'Armée de l'air ait jamais été dotée.



Traité sur les forces conventionnelles en Europe

Le Traité sur les Forces armées Conventionnelles en EUROPE, traité F.C.E., a été signé à PARIS le 19 novembre 1990 par 22 états, membres de l'ALLIANCE ATLANTIQUE et de l'ex PACTE de VARSOVIE.

Dans le but de renforcer la STABILITE des pays, d'accentuer la SECURITE et la COOPERATION en EUROPE, les états signataires s'engagent à poursuivre le processus de MAITRISE des ARME-MENTS par le Traité F.C.E. qui consiste à :

- DECLARER l'existence numérique des matériels militaires (avions, chars, artillerie, hélicoptères, véhicules blindés).
- SE CONFORMER à leur déclaration (détruire les excédents).
- VERIFIER visuellement et comptabiliser les matériels militaires sur leur lieu d'implantation au cours des visites d'inspection.

La zone d'application du Traité F.C.E. s'étend de l'ATLANTIQUE à l'OURAL (ZONE ATTU) et englobe les territoires des 22 états signataires, de même que leurs territoires européens insulaires. Les matériels stationnés en permanence à l'extérieur de cette zone ne sont pas concernés : par exemple l'EC 4/30 à DJIBOUTI, mais les JAGUARS en détachement à BANGUI restent toujours affectés à TOUL et sont pris en compte dans le traité.

Le traité F.C.E. est applicable à compter du 17 juillet 1992.

Le traité s'applique uniquement aux forces armées conventionnelles des états parties, et ne s'ap-pliquent donc pas aux armes nucléaires, chimiques et aux forces navales.

Les effectifs font l'objet des négociations F.C.E. 1.A.

Le traité F.C.E. trouve son origine dans la conférence d'HELSINKI (1973) sur la sécurité et la



NOUVELLE PEUGEOT 306 VENEZ LA DECOUVRIR

S.A.C. PEUGEOT TALBOT

80, avenue de Dunkerque - BP 67 - 59402 CAMBRAI CEDEX
Tél. 27.83.84.23 - Télécopie 27.81.17.78 - Téléx 110356

*La Concession
Sourire* 

Numéro Vert
05.106.306
Appel gratuit



Modèle présenté : 306 XT AM 93, options jantes alu et projecteurs anti-brouillard.



DOSSIER

confiance en EUROPE (C.S.C.E.) (voir FLASH 103 n° 107 de mars 1992) auquel fait suite la conférence de VIENNE (1987), pour rapidement aboutir à la séparation en deux ensembles :

- le premier, composé de 38 membres est destiné à instaurer la confiance, ce sont les Mesures de Confiance et de Sécurité (M.D.C.S.) ;
- le second, composé de 22 membres est destiné à mettre au point le mandat des négociations sur les forces conventionnelles en EUROPE (F.C.E.).

Les états parties signataires du traité F.C.E. se sont engagés à échanger des informations sur certains matériels, certains équipements.

Cinq (5) types de matériels sont soumis au traité (EST, Equipements Soumis au traité) : les chars, l'artillerie, les véhicules blindés de combat, les hélicoptères et les avions militaires.

Ceci impliquera des échanges d'informations sur ces matériels et la vérification de ces renseignements.

En outre, certains équipements font l'objet d'une limitation (ELT, équipements limités au traité) engendrant une destruction éventuelle des surnombres.

Les destructions des matériels à effectuer par l'armée française après ratification du traité :

ELT	DOTATION 1990	PLAFOND	A DETRUIRE OBSERVATIONS
CHARS	1343	1306	37 dont M 47
ARTILLERIE 120	1360	1292	68 dont mortiers
VBC	4177	3820	357 dont AMX 13
HELICOPTERES	429	450	
AVIONS COMBAT	700	800	

Pour l'Armée de l'air, voici les équipements soumis et limités au traité F.C.E. :

	EST	
	ELT	
Avions de combat	MIRAGE IV A et P - MIRAGE 2000 B, C, N MIRAGE F1 B, C, CR, CT - JAGUAR A et E MIRAGE III B, BE, E - MIRAGE VF PLAFOND 800 APPAREILS	
Avions d'entraînement de base		ALPHA JET E FOUGA CM 170
Hélicoptères d'appui au combat		ALOUETTE II - ALOUETTE III PUMA - COUGAR - FENNEC
Hélicoptères de transport non armés		DAUPHIN SUPER PUMA
Véhicules blindés de combat/VBCI	VIB PLAFOND COMMUN VBR AIR + TERRE = 1100	

Les équipements soumis au traité (EST) englobent les équipements limités par traité (ELT).
VBCI = Véhicules Blindés de Combat d'Infanterie.



▶ DOSSIER

La validité d'un tel traité ne peut être effective sans la mise en place d'un régime de vérification et de contrôle comprenant entre autre des inspections INSITU de plein droit des matériels déclarés.

C'est ainsi que chaque pays :

- peut mener des inspections sur le territoire d'un autre pays
(301 inspections en 1991 pour l'Alliance dont 31 ont été attribuées à la FRANCE)
(380 inspections en 1991 pour l'ex PACTE de VARSOVIE dont 43 ont été attribuées à la POLOGNE),
- doit accepter des inspections sur son propre territoire.

C'est à ce titre qu'une nouvelle unité U.F.V. (Unité Française de Vérification) a été créée et mise en place à CREIL où 36 officiers et 24 sous-officiers participent à l'instruction et à l'information en matière de vérification des Etats majors des 2 armées.

L'U.F.V. participe aux vérifications et aux inspections FCE et MDCS, elle organise et conduit des exercices d'entraînement auprès des unités possédant des matériels soumis au traité.

REGLES DE DECOMPTE

Tous les avions de combat sont soumis aux limitations numériques à l'exception des matériels :

- en cours de fabrication,
- utilisés à des fins de recherche, et développement (CEV) ou d'instruction technique (ETAA),
- appartenant à des collectivités historiques (musées),
- en attente d'exportation.

L'Armée de l'air a donc déclaré les avions :

- affectés dans les unités opérationnelles (+ CEAM),
- entreposés à CHATEAUDUN,
- en réparation ou modification chez l'industriel.

REGLES DE REDUCTION

Pour ne plus être compté comme ELT, un avion ne doit plus être en état de voler. C'est-à-dire qu'il doit être :

- détruit (accident, découpage du fuselage en 3 parties),
- en présentation statique (sans moteur, le logement moteur rempli de béton ou de résine polymère, et les réservoirs inutilisables),
- en instruction au sol (sans moteur, ni possibilité de le réinstaller, sans équipement ni armement, sans dérivation ni réservoir utilisable).

Pour l'heure, les bases aériennes sur lesquelles sont basés ou stationnés des matériels soumis au traité F.C.E. sont susceptibles d'être visitées et contrôlées par des militaires étrangers.



DOSSIER

Ces vérifications mettront votre base en effervescence et vous vous trouverez peut-être impliqués dans ces actions.

Des consignes particulières vous seront données pour que les réactions que vous devez avoir et les actions que vous devrez éventuellement entreprendre contribuent à la bonne application du traité F.C.E.

Le Lieutenant MARKIEWICZ
Officier renseignement
12° EC

AIDE MEMOIRE

MESURES	INSPECTIONS F.C.E.	INSPECTIONS M.D.C.S.	EVALUATIONS M.D.C.S.
Objet	Comptage des équipements soumis au traité E.S.T.) et vérification de la concordance des existants avec les échanges d'informations (MATÉRIEL SEUL).	Droit de regard sur une zone désignée où se déroule une activité militaire majeure, lorsque les M.D.C.S. adoptées sont mises en doute (MANŒUVRES).	Evaluation des informations échangées sur les forces militaires et les programmes de mise en place des systèmes d'armes et équipements majeurs (VIE D'UNE UNITE OPS).
Durée	48 heures pour le premier site 36 heures pour les autres (10 jours maximum).	48 heures maximum	12 heures maximum en un seul jour ouvrable.
Equipe d'inspection	9 inspecteurs	4 inspecteurs	2 évaluateurs + 1 interprète
Préavis	36 heures	36 heures	5 jours
Restrictions de visite	<ul style="list-style-type: none">- Pas d'accès dans les bâtiments dont les portes ont moins de 2 mètres de large.- Pas d'accès à l'intérieur des ELT (Matériels).- Pas d'accès à l'intérieur des points sensibles.	<ul style="list-style-type: none">- Pas d'accès dans les zones et points sensibles dont l'accès est interdit.- Pas d'accès à l'intérieur des véhicules militaires et des aéronefs.	<ul style="list-style-type: none">- Pas d'accès aux points, installations et équipements sensibles.



Centenaire d'Emile Dewoitine

Le 26 septembre dernier une cérémonie s'est déroulée au Dépôt Régional de Munitions (D.R.M.U.), à Crépy, Base aérienne 103 Cambrai-Epinoy en l'honneur d'un pionnier de l'aérospatiale. En effet un siècle plus tôt naissait Emile Dewoitine à Crepy-en-Laonnois.

C'est par ses idées avant-gardiste au service de l'aéronautique que durant 36 ans de sa vie le fondateur de l'aérospatiale à Toulouse permis à la France d'attacher son nom aux plus belles réalisations de l'histoire de l'aviation.

Sa carrière d'avionneur débuta en août 1920. Jeune ingénieur de 28 ans, il quitte ses fonctions de chef de fabrication à la "Société des Forges et Ateliers de Constructions Georges Latécoère". Fort d'une sérieuse expérience et avec ses économies, il se propulse dans l'aventure de la construction d'avions et forge sa propre industrie. Dès 1920, sort de ses usines le D1. Dix ans plus tard le D33 est considéré comme l'avion le plus rapide de son temps. Emile Dewoitine est alors reconnu au-delà de notre hexagone. Il équipe la flotte des grandes lignes d'Air France. A l'horizon se profile l'amorce du second conflit mondial. Emile Dewoitine est le précurseur dans la construction d'avions de chasse, rapide, capable d'aller vaillamment aux combats, face aux Messerschmitts de la Luftwaffe.

A l'âge de 64 ans, il mit fin définitivement à sa carrière d'avionneur et se livra pendant plusieurs années à l'élevage de moutons en Patagonie. Revenu à Toulouse en 1960, Dewoitine eut la chance de voler sur Concorde. Il put observer d'une manière privilégiée le développement du programme Airbus. Sa passion ne le quitta qu'à sa mort en 1978 à l'âge de 86 ans.

Dans la ville de Toulouse, l'aérospatiale vient d'inaugurer un musée dédié à M. Emile Dewoitine.

A Crépy, on peut dors et déjà trouver une plaque commémorative sur sa maison natale, une rue portant son nom ainsi qu'une stèle érigée au DRMU en 1988.

C'est justement devant cette stèle qu'a eu lieu la cérémonie célébrant le centième anniversaire de la naissance du constructeur.

Cérémonie durant laquelle M. Roger Joachim, qui est à l'origine de la pérennité du souvenir de Dewoitine, n'a pas hésité à honorer la mémoire de ce dernier en "survolant" tout d'abord sa biographie puis en citant quelques faits de guerre avant de remercier pour leur présence l'ensemble des personnalités civiles et militaires de la région : M. Roger Joachim, ancien maire de Crépy ; le Colonel Michel, commandant de la base 103 ; le Lieutenant Alain Cabelduc, commandant du DRMU ; son prédécesseur, le Lieutenant-Colonel Garcia ; ainsi que des élus de la région.

Accompagnée d'un vin d'honneur, cette cérémonie faisait suite à la manifestation organisée quelques jours plus tôt à Toulouse.

CAMBRAI DEMENAGEMENTS



Le déménageur spécialisé des armées
Déménagements nationaux et internationaux
(DOM-TOM) - Garde-meubles

34, avenue du Général-de-Gaulle
59400 CAMBRAI

Tél. 27.81.46.00



Lille : Le SAMU veut convaincre la population d'utiliser le "15"

Face à de nouveaux locaux et à l'arrivée de moyens de communication des plus modernes ; le SAMU de Lille vient de lancer une vaste campagne d'information afin de convaincre la population d'utiliser le "15".

Comme tient à le préciser le Dr Patrick Goldstein, directeur du SAMU régional de Lille «Le grand public connaît mal le "15"».

En effet, dans l'esprit des gens le "15" est associé exclusivement à l'unité d'urgence ; alors qu'il n'y a qu'un cinquième des appels qui entraîne l'intervention du SMUR.

D'où l'autre rôle méconnu du SAMU qui consiste à filtrer les appels afin d'éviter aux services d'urgences des Hôpitaux de connaître la saturation.

Notons également que dès la fin 1993, le SAMU 59 pourra répondre à l'ensemble des appels du Nord et occupera ainsi la place de SAMU le plus important de France.

En ce qui concerne la vaste campagne de communication, le SAMU a d'ores et déjà averti les gens par un message imprimé sur les factures.

Ce qui n'empêche pas la mise en place d'une action pour les scolaires et la distribution de dépliants dans les officines et les mairies.

Dans l'immédiat, espérons que par son système d'identification des appels, Numéris permettra de réduire les "faux appels" qui représentent un tiers des appels reçus au standard.



Simulateur Mirage 2000

Le 14 août 1992 le simulateur Mirage 2000C NMR3 a été déclaré opérationnel en présence du Lieutenant Colonel GASSE commandant de la 12^e Escadre de chasse de Cambrai, des représentants de la FATAAC, du BPSA et du STTE.

Le simulateur, très attendu, est un complément indispensable pour l'entraînement des pilotes du 1/12 Cambrais et la transformation opérationnelle du 2/12 Picardie sur leur nouvel avion.

Le simulateur Mirage 2000C NMR3 possède une visualisation qui permet de restituer très fidèlement, toutes les phases de vol en configuration AIR/AIR et AIR/SOL, ainsi que l'interception de cibles multiples dotées de contre-mesures électroniques et d'armements AIR/AIR.

La simulation est un outil précieux pour le pilote. Elle lui donne les moyens de connaître parfaitement son avion que ce soit pour la gestion des pannes, mais aussi pour l'utilisation plus opérationnelle de l'avion (gestion de SITAC*, de son armement, d'un environnement hostile...).

L'utilisation optimale de systèmes de plus en plus perfectionnés et complexes ne sera atteinte que par la conjugaison du vol et de la simulation.

* Situation tactique.



Péril aviaire

A une période de l'année où des lumières diaphanes éclairent la plaine du Nord, il est temps de faire le point sur l'ensemble de l'activité aérienne dans le ciel de CAMBRAI-EPINOY. Tous les riverains connaissent la 12^{ème} Escadre de Chasse avec ses mirages 2000 RDI flambant neuf et ses Mirages F1 et la majorité s'accommode des nuisances occasionnées par près de 25000 mouvements en 1992 sur la BA 103.

Pour le CLA, qui a en charge la gestion de l'espace aérien, il faut rajouter 12000 transits de l'aviation légère, tenir compte de la proximité de l'aéroport de Lille avec ses 46000 atterrissages en 1991, du passage à la verticale ou dans les zones de Cambrai de près d'un million d'aéronefs commerciaux sur lesquels les contrôleurs exercent leur vigilance.

Mais tout ceci n'est rien. Il existe des utilisateurs de l'espace aérien dont les procédures sont inchangées depuis des millénaires : les oiseaux. L'avancée dans les manipulations génétiques ne nous permet pas encore d'avoir le contact radio avec eux ! Aussi, je pense que pendant encore fort longtemps, nous allons devoir nous adapter à leur présence.

La section Péril Aviaire du CLA est dotée de moyens effaroucheurs : un fusil calibre 12 à double détonation et un véhicule muni de haut-parleur qui diffuse une musique un peu bizarre qui n'est pas encore classée au top 50 (ça ne saurait tarder !...). Ces moyens sont relativement efficaces pour la plupart des espèces de volatiles mais il y a des irréductibles. En effet, les corbeaux et corneilles se gaussent quand ils voient le CIS effaroucheur.

Quand ils sont nombreux, les corbeaux ne présentent que peu de risques, mais l'été dernier, une colonie importante avait élu domicile sur la BA 103 et nous ne pouvions prendre le risque de voir grandir leur nombre sous peine de faire augmenter les risques de collisions. C'est ainsi qu'après avoir recueilli un grand nombre d'avis éclairés, notre choix s'est porté sur la réalisation d'une "corbetière". Ne cherchez pas corbetière dans le dictionnaire, c'est un néologisme, comprenez piège à corvidés !

Au début, l'idée de faire construire ce machin par le GERMAC a fait sourire, mais la ténacité et l'esprit sécurité des vols ont permis la réalisation du fameux piège. Le jour venu de l'assemblage (comme un jeu de Lego), nous étions quelques enthousiastes du côté du Gonio dans la fraîcheur matinale à ne pas donner cher des masses noires et tournoyantes au-dessus de nos têtes ! Deux jours après (un lundi), les sarcasmes s'arrêtaient net ! 15 corbeaux pris au piège. Hitchcock n'était plus le seul à faire sensation et je puis vous assurer que ces bestioles étaient menaçantes !...

Deux semaines plus tard, alors que le bilan pouvait être évalué à une quarantaine de corbeaux (et quatre éperviers relâchés aussitôt), la colonie était déstabilisée. Notre but n'étant pas l'extermination, mais au contraire d'assurer une certaine présence des corvidés afin de se préserver l'équilibre entre espèces, nous désactivons le piège.

Tout semble redevenu normal, la centaine de corbeaux appartenant au TE de la BA 103 poursuit son activité aérienne en jetant d'un œil bizarre du côté de la tour et du GERMAC. Nous voyons dans leur regard une lueur de vengeance mais nous sommes prêts à relever le défi !

Cette stratégie semble faire école, la Base de Colmar nous a contacté, ils ont quelques problèmes avec leur colonie de 15000 corvidés !...

Que les esprits chagrins, protecteurs de la nature et autre soient rassurés. Tout ceci est le fruit d'une longue concertation entre les différents avis qui évitera la germination de toute idée d'extermination.

CNE CORVOISIER



TABLEAU D'HONNEUR

Visite du Lieutenant-Général Ramon Fernandez Sequeiros chef d'état major des forces aériennes espagnoles sur la base aérienne 103 "Commandant René Mouchotte"

Le vendredi 22 janvier 1993, la Base aérienne 103 "Commandant René Mouchotte" de CAMBRAI était une nouvelle fois à l'honneur.

En présence du Général d'Armée aérienne Vincent LANATA, Chef d'Etat Major de l'Armée de l'air, le Lieutenant-Général Ramon FERNANDEZ SEQUEIROS, Chef d'Etat Major des Forces aériennes espagnoles, a remis au Colonel MICHEL commandant la Base aérienne 103 la Croix du Mérite Aéronautique Espagnol pour témoigner de sa reconnaissance à la Base aérienne de CAMBRAI, soulignant la chaleur de l'accueil réservé aux personnels espagnols lors de l'accident de deux de leurs Mirage F1, le 20 octobre dernier.

Arrivée en début d'après-midi la délégation espagnole a visité la 12^e Escadre de Chasse : l'Escadron de chasse 1/12 "Cambrésis" équipé récemment de Mirage 2000 C a présenté le système de restitution vidéo de l'avion, la démonstration de combat étant, quant à elle, présentée au simulateur.

A l'issue de cette visite et à l'occasion de la remise de la décoration au Colonel MICHEL, le Lieutenant-Général Ramon FERNANDEZ SEQUEIROS a prononcé un discours élogieux pour l'Armée de l'air française et tout particulièrement pour les personnels des Bases aériennes de CAMBRAI et DOULLENS : (discours page suivante)



Mon Général, Messieurs,... Mon Colonel

Le 20 octobre dernier, deux avions mirage F1 de l'Armée de l'Air Espagnole se sont accrochés dans le ciel de la Somme alors qu'ils se rendaient en Belgique, faisant un pilote blessé et un autre mort.

Dès la collision et jusqu'à l'évacuation en Espagne des deux pilotes, l'Armée de l'Air Française, avec son Chef d'Etat-Major en tête, nous ont offert les meilleurs preuves de solidarité, camaraderie et amitié.

Dans ces circonstances dramatiques, le personnel de l'Armée de l'Air Espagnole qui se trouvait en France s'est senti accueilli et soutenu comme s'il se trouvait en Espagne. Ont contribué à cela toutes les autorités départementales, la gendarmerie, le SAMU, les services hospitaliers d'Amiens, les centres de contrôle de la circulation aérienne, la Base aérienne de DOULLENS et plus spécialement la Base aérienne de CAMBRAI.

Celle-ci, sous les ordres du Colonel MICHEL, est devenue pendant quelques jours le foyer de l'Armée de l'Air Espagnole. Tout son personnel s'est surpassé pour minimiser la tragédie et soutenir les équipages espagnols.

De telles situations contribuent à resserrer encore plus les liens de camaraderie qui existent déjà entre nos deux Armées de l'Air et préparer le chemin vers une intégration européenne de la défense.

Le Colonel Jean MICHEL, commandant la Base aérienne 103 de CAMBRAI, a dirigé et coordonné toutes les actions de ses subordonnés avec compétence, attachement et un grand dévouement personnel.

C'est pourquoi j'ai tenu à exprimer au travers de sa personne notre reconnaissance à l'Armée de l'Air en lui remettant la Croix du Mérite aéronautique.

J'aimerais nommer tous ceux qui ont participé aux opérations d'assistance, en allant au-delà de leurs obligations mais je ne peux pas m'empêcher de citer :

- Le colonel Robert POTEY, commandant en second la BA 103, qui a collaboré étroitement avec le Col. MICHEL dans les tâches de direction et de coordination et, de plus, grâce à sa connaissance de l'espagnol a été le premier interprète des besoins espagnols.

- Le Lieutenant-Colonel RAYNAUD qui a fourni tous les moyens opérationnels de la base et est intervenu personnellement pour leur activation.

- Le Médecin Principal ABADIE, Chef du service médical de la base aérienne 922 de DOULLENS, qui a accompagné le pilote blessé et a servi de liaison avec les services hospitaliers d'AMIENS.

- Le Capitaine EKELOO pour sa participation active dans la récupération en campagne.

La liste serait interminable mais je veux terminer en remerciant une fois de plus le Général LANATA non seulement pour sa proposition d'assistance totale dès les premiers instants et son chaleureux message de sympathie et de solidarité, mais aussi pour l'occasion qu'il m'a donné de pouvoir être ici aujourd'hui, sur la base aérienne de CAMBRAI avec ceux qui ont collaboré dans les interventions et pouvoir décorer personnellement le Colonel MICHEL.



▶ TABLEAU D'HONNEUR

Le commandant Olette de la Base Aérienne de CAMBRAI doublement à l'honneur après sa mission à Sarajevo

“ Lorsque mes supérieurs m'ont proposé de partir à Sarajevo dans le cadre de l'application des résolutions votées par le Conseil de Sécurité des Nations Unies, j'ai tout de suite accepté.

Voilà présentés en une phrase les motivations et le courage du Commandant OLETTE.

Chef du Contrôle du trafic aérien et commandant en second de l'aéroport de Sarajevo du 22 juillet au 25 novembre 1993, le Commandant OLETTE a mis un point d'honneur à maintenir durant 4 mois le pont aérien, unique moyen de survie de la population locale.

Comme il le rappelle, l'Armée de l'Air Française a un rôle essentiel dans ce conflit, où les casques bleus sont neutres, sans elle Sarajevo serait depuis bien longtemps coupé du reste du monde. Durant seize semaines le Commandant Olette s'est donc efforcé de faire atterrir le maximum d'avions transportant les produits de première nécessité, ce qui représente environ 200 tonnes de nourriture par jour.

Cette participation volontaire à cette opération humanitaire, dans un pays qui est à feu et à sang depuis vingt mois, est tout à l'honneur. En effet, c'est le Commandant Olette qui a mis en place les premières règles de circulation aérienne nécessaires à la création du pont aérien qui ravitaille Sarajevo et c'est encore lui qui est allé enquêter dans la montagne lorsque l'avion italien a été abattu. C'est pourquoi son comportement exemplaire et son efficacité remarquable en ex-Yougoslavie ont été justement récompensés. Le vendredi 19 février 1993 à Paris le Commandant Olette se voyait remettre la croix de la Valeur Militaire, étoile de vermeil par le général d'armée aérienne Lanata, Chef d'Etat major de l'Armée de l'Air. Puis, le Lundi 1^{er} mars 1993 à Orléans, il était fait chevalier de la légion d'honneur par le Ministre de la Défense, M. Pierre Joxe.

Le Colonel Michel, Commandant la base aérienne 103 de Cambrai, présent à ces cérémonies, après avoir félicité l'intéressé, a exprimé sa fierté de commander deux mille hommes et femmes tous capables de participer, selon leur spécialité, aux missions humanitaires décidées par la France.



LA VIE SUR LA BASE

TABLEAU D'HONNEUR

LE COLONEL POTEY A L'HONNEUR

Le Colonel Robert POTEY, commandant en second la Base aérienne 103 "Commandant René Mouchotte" a été fait Chevalier de la Légion d'Honneur par le Général de Corps aérien NORLAIN, commandant la FATAc à l'occasion de la prise de commandement de la 12^e Escadre de chasse le 27 août dernier par le Lieutenant-Colonel MOISY.

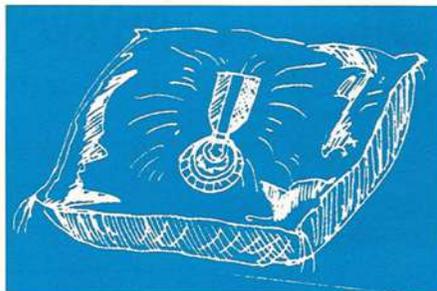


LE CAPITAINE MENNESSON A L'HONNEUR

Le Capitaine Régis MENNESSON, "Officier adjoint" de la BA 103 de CAMBRAI s'est vu attribuer la Médaille d'argent de la Défense Nationale.

LETTRE DE FÉLICITATION

Le Sergent Denis DEMAIN, du CLA 06.103 de Cambrai
Détaché comme contrôleur opérationnel à l'unité AIR CAFDA de l'APRONUC
L'Adjudant Michel TISSON, de la section de sécurité incendie et de sauvetage 45.103
Le caporal-chef Patrick SAAD, du contingent 92/08.



LA VIE SUR LA BASE

MUTATIONS : Les départs...

- ADJ COFFINIER Jacquy du CS2 à compter du 1.10.92 (METZ).
- ADJ LINKE Alain du CS2 à compter du 1.9.92 (CB 00/103).
- ADC DELECOUR J.-Luc de l'EC 3/12 à compter du 1.9.92 (retraite).
- ADC MERLIER Francis de l'EC 2/12 à compter du 1.9.92.
- SGC MARAEA Thierry de l'EC 2/12 à compter du 2.9.92.
- SGC PONCET Didier de l'EC 2/12 à compter du 4.9.92 (BA 110).
- MAJ WESS Francis de l'EC 3/12 à compter du 7.9.92 (BA 112).
- SGT BARTHELEMY Aline de l'EC 3/12 à compter du 8.9.92 (LUXEUIL).
- ADC HOCHEDÉZ Didier de l'EC 2/12 à compter du 14.9.92.
- SGC FLAMENT Hervé de la 12° EC à compter du 15.9.92.
- SGT GUERET Emmanuel de l'EC 2/12 à compter du 21.9.92.
- ASP SABLON Christophe de la 12° EC à compter du 25.9.92.
- SGT DE ANGELIS Vittorio de l'EC 1/12 à compter du 5.10.92.
- SGT LUCAS Eric de l'EC 3/12 à compter du 5.10.92.
- SGC SFERLAZZO Jacques de l'EC 3/12 à compter du 15.10.92.
- ADJ FEVRIER Francis de l'EC 2/12 à compter du 19.10.92.
- SGC ALBERTINI Isidore de l'EC 3/12 à compter du 19.10.92.
- ADJ NAZARIAN Serge de l'EC 2/12 à compter du 19.10.92.
- ADJ CARRE Philippe de l'EC 3/12 à compter du 21.10.92 (CATA).
- SGC MOUTON Marcel de l'EC 1/12 à compter du 21.10.92 (CATA).
- ADJ PELAY Jacques de l'EC 1/12 à compter du 1.11.92.
- SGT FRONT Marc de l'EC 2/12 à compter du 2.11.92.
- SGT DUMONT Olivier de l'EC 2/12 à compter du 11.11.92.
- ADC VERDIER du GERMAC à compter du 1.10.92.
- SGT DREVET Christophe du GERMAS à compter du 11.11.92.
- SGT BOYAC Alain du GERMAS à compter du 27.10.92.
- LTT FLEURY François du GERMAS à compter du 1.10.92.

DORMEZ MIEUX

CTL Au Matelas

chez Jacqueline

centre technique de la literie plus de 50 ans à votre service pour vos besoins et à vos mesures

**VENTE EN DIRECT
DE NOS ATELIERS**

27.83.62.27 CARTE AURORE - FACILITES DE PAIEMENT

22, Avenue de la Victoire - CAMBRAI



photo

MARIAGES - COMMUNIONS

La Qualité - Les Prix

627, Rte d'Arras - 59554 RAILLENCOURT ST-OLLE

Tél. 27.81.97.28

Face à imprimerie DELALIN



LA VIE SUR LA BASE

... Les arrivées

- CDT MOLINIE Alain à l'EC 2/12 à compter du 1.9.92.
- SGC GERNEZ Daniel à l'EC 2/12 à compter du 1.9.92.
- ADJ GANTOIS Jean-Pierre à l'EC 2/12 à compter du 1.9.92.
- LTT CONDE Georgic à l'EC 3/12 à compter du 1.9.92.
- SGT LEGRAND Christophe à l'EC 2/12 à compter du 1.9.92.
- SGC FRANÇOIS Daniel à l'EC 2/12 à compter du 1.9.92.
- MAJ GUEN Loic à l'EC 3/12 à compter du 1.9.92
- ADJ PEREZ José à l'EC 2/12 à compter du 1.9.92.
- SGC DUTOIS Stéphane à l'EC 1/12 à compter du 1.9.92.
- SGT BAUDUIN Régis à l'EC 1/12 à compter du 1.9.92.
- CNE PLANTIER Didier à l'EC 3/12 à compter du 2.9.92.
- CNE FENEZ J. Charles à l'EC 2/12 à compter du 2.9.92.
- SGC BERQUEZ Eric à l'EC 2/12 à compter du 2.9.92.
- CNE FOURCADE Pierre à la 12° EC à compter du 2.9.92.
- CNE MOULARD Jean-Pierre à l'EC 1/12 à compter du 7.9.92.
- LCL CLAVEAU Patrice à la 12° EC à compter du 7.9.92.
- ADJ PALLET Christian à l'EC 3/12 à compter du 7.9.92.
- LTT PLANCHON Denis à l'EC 1/12 à compter du 8.9.92.
- SGC LAPAQUELLERIE J.-Marie à l'EC 2/12 à compter du 8.9.92.
- CNE CARTIGNIES Philippe à l'EC 2/12 à compter du 8.9.92.
- SGT BOUQUET Bertrand à la 12° EC à compter du 28.9.92.
- SGT LUCAS Eric à l'EC 2/12 à compter du 5.10.92.
- LTT GOURG Stéphane à l'EC 2/12 à compter du 8.10.92.
- SGC SFERLAZZO Jacques à l'EC 2/12 à compter du 19.10.92.
- ADJ FEVRIER Francis à l'EC 3/12 à compter du 19.10.92.
- ADJ NAZARIAN Serge à l'EC 3/12 à compter du 19.10.92.
- SGC ALBERTINI Isidore à l'EC 2/12 à compter du 19.10.92.
- CLC GUIGNET Christophe à l'EC 2/12 à compter du 26.10.92.
- CLC MEVIS J.-Yves à l'EC 1/12 à compter du 26.10.92.
- CLC MANIER Hubert à l'EC 1/12 à compter du 26.10.92.
- ASP BRECHEMIER A.-Béatrice à la 12° EC à compter du 26.10.92.
- ASP DEHEUEVELS Fleur à l'EC 2/12 à compter du 26.10.92.
- ADJ CAUDRILLER Bertrand à l'EC 3/12 à compter du 26.10.92.
- ADJ HAMOUZ Jean-Pierre à l'EC 2/12 à compter du 2.11.92.
- SGT ALGLAVE au GERMAC détaché en Yougoslavie à compter du 26.10.92.
- CLC VERCOOR Francky au GERMAS à compter du 6.11.92.
- CLC TOUSSAIN Lionel au GERMAS à compter du 26.10.92.
- CLC LE GAC Philippe au GERMAS à compter du 5.10.92.
- SGC KALFLECHE au GERMAS à compter du 31.8.92.
- LTT DIVE Alain au GERMAS à compter du 31.8.92.
- LTT FAIVRE Emmanuel au GERMAS à compter du 31.8.92.
- SGC GUERIN Pierre au GERMAS à compter du 31.8.92.
- SGT PERRET Alain au GERMAS à compter du 31.8.92.
- SGT ALLUIS Luc au GERMAS à compter du 31.8.92.
- ADC DUMOULIN au GERMAS à compter du 2.9.92.
- CLC DOMAGALA au GERMAS à compter du 27.7.92.
- ADJ CARPENTIER Richard au CS2 (vient de 12° EC).
- SGT DECAUCHY Franck au CS2 (vient de CB 00/103).
- SGT MAILLE Didier au CS2.



DEMENAGEMENTS FAILLE

CIVILS ET MILITAIRES - GARDE-MEUBLES

Caisses militaires OUTRE MER



5, rue des Bellottes
59400 CAMBRAI



Tél. 27.81.32.46
27.78.26.26



LA VIE SUR LA BASE

Nomination



Le Lieutenant-Colonel (CR) GRAU Jacques a succédé en avril 1992 au Colonel (ER) GUILBERT dans la fonction d'ORAB (Officier de Réserve Adjoint Base).

Breveté PMS, il est admis à l'Ecole des Officiers de Réserve de Caen Carpiquet en novembre 1961.

Sous-Lieutenant en 1962, il est affecté à l'Etat-Major de la première région aérienne pour y assumer les fonctions de chef de bureau "presse information" au cabinet du Général PRAYER. Nommé dans la Réserve, dans la spécialité sécurité militaire de 1963 à 1984, il est affecté en 1985 au service administratif puis au commandement de la Base aérienne 103, et contribue à la formation générale des candidats aux concours Major, et à l'entrée à l'Ecole Militaire de l'Air.

Stagiaire à l'école d'état-major et de l'enseignement scientifique et technique du CESA, il obtient le brevet de qualification militaire des Officiers de Réserve en 1989.

Professeur certifié d'histoire et de sciences et techniques économiques, Maître es Lettres, licencié en droit public, il est chef d'établissement d'enseignement secondaire.

Chevalier de l'Ordre National du Mérite, Officier dans l'Ordre des Palmes Académiques, il est titulaire de la Médaille d'Or des services militaires volontaires et de la Médaille d'Argent de la Jeunesse et des Sports.



DESENFANS

83, route de Bapaume
59400 CAMBRAI

Tél. 27.72.12.12 - Fax : 27.72.12.00

Z.I. de la Liane Centre
62205 BOULOGNE S/MER

Tél. 21.91.14.44 - Fax : 21.31.80.42

**Quincaillerie - Sanitaire - Chauffage - Menuiserie - Bâtiment
Bâtiment béton préfabriqué - Outillage - Plomberie - Couverture**

*le professionnalisme
s'affiche...*

**DESENFANS vous accueille
dans son nouveau hall de vente de 12.000 m² au
83, Route de Bapaume à CAMBRAI**

Ouvert du lundi au vendredi de 7 h 30 à 12 h et de 13 h 30 à 18 h
le samedi matin de 8 h à 12 h



LA VIE SUR LA BASE

EVENEMENTS FAMILIAUX :

Félicitations



Naissances

- Brian, fils du SGT MACLIN Richard de l'ERT 17.103, né le 31.7.92.
- Florent, fils du SGC PAYET Eric du GERMAC 16.103, né le 11.09.92.
- Jean-Baptiste, fils du CNE NAUDIN Nicolas de la 12° EC, né le 7.9.92.
- Noémie, fille du SGT DELGRANGE Alexandre de la 12° EC, née le 8.9.92.
- Thomas, fils du CNE SARRAZIN Eric de la 12° EC, né le 21.9.92.
- Anne, fille du SGT COMPAGNON Christophe de la 12° EC, née le 22.9.92.
- Sophie, fille du SGT PIFFADY Philippe de la 12° EC, née le 18.9.92
- Stéphanie, fille du SGC CHAMPION J.-Marc de la 12° EC, née le 23.9.92.
- Pauline, fille de l'ADJ LEYTERE du GERMAS, née le 9.9.92.
- Rémy, fils du CNE BAFFERT du GERMAS, né le 29.7.92.
- Renan, fils du CDT HEULIN du GERMAS, né le 27.9.92.

Mariages

- SGT TRESORIER Bruno du GERMAC 16.103 le 4.7.92.
- SGT TAHON Régis de l'ERT 17.103 le 22.8.92.
- SGT CAPELLE Arnaud de l'ERT 17.103 avec Mlle DOLLET Karine le 11.09.92.
- CNE PERRIGNON Georges de la 12° EC avec Mlle DENIE Valérie le 19.9.92.
- ASP POMAGALSKI Jean-Christophe de la 12° EC avec Mlle GALLET Frédérique le 26.9.92.
- SGT ABAUTRET Fabrice du GERMAS avec Mlle AUNAY Nathalie le 26.9.92.
- SGT ROUX Pascal du GERMAS avec Mlle GOUVART Thérèse le 31.10.92.
- ADC CASTELAIN Wilfrid de l'EEVSV avec Mlle CYX Rose le 5.12.92.
- SGT DELATTRE Vincent le 22.8.92.

VIDEO CLUB 2000

Tél. 27.81.11.85

21, rue Cantimpré - 59400 CAMBRAI

LE CAFE DES SPORTS

Sandwiches - Billard - Jeux...

453, route d'Arras

59554 RAILLENCOURT Ste OLLE

Tél. 27.83.20.41



FLASH EVENEMENTS

VISITES



Visite de la Médecine aérospatiale de Lille



Visite de l'escadron 03/12 par les exposants du Forum entreprises



Visite du Lycée d'enseignement Professionnel Louis Blériot



Visite du 01/12 par le général Rousseau



GRETA CAMBRESIS

Formation Professionnelle Continue
Salariés - Demandeurs d'emploi - Jeunes

Centre Permanent des Techniques
Administratives de Gestion
et de Communication

Atelier Pédagogique Personnalisé
Conseil en Formation aux PME - PMI

Formations qualifiantes validées
par des diplômes de CAP à BAC + 2

2, avenue du Maréchal Foch - BP 357
59406 CAMBRAI CEDEX - Tél. 27.82.27.82

Jean-Jacques

DEUSY

DEPUIS
1840

Vins Fins - Mises du Château
10, rue de la République - 62144 ACQ
Tél. 21.48.05.20 - Fax 21.59.03.31

BARBADE

Matelassier - Tapissier
Réfection sièges tous genres - Literie
Petite Rue Verte - CAMBRAI
Tél. 27.83.92.72



FLASH EVENEMENTS



Appel du 18 juin



Méchoui de l'escadron de protection



Marche Commandement Base



Pot de départ du Capitaine Grzemeski



Pot de départ du Major Lecomte, adjudant chef Thurlure, Sergent-chef Lamant



FLASH EVENEMENTS



Pot de départ du lieutenant-colonel Arnaud



Pot de départ du lieutenant-colonel Puenteudura



Départ des personnels de l'escadron de Ravitaillement Technique



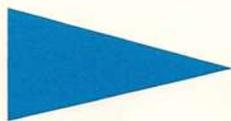
Pot de départ de l'adjutant-chef Malalepsy



Pot de départ des personnels des services administratifs



Présentation au drapeau du contingent 92/06



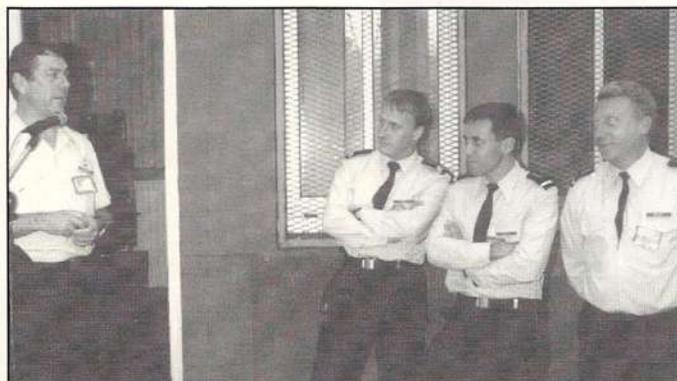
FLASH EVENEMENTS



Premier Vol sur Mirage 2000 du colonel Potey



Pot de départ du lieutenant Rivière



Pot de départ de l'adjutant-chef Daisy



Extinction des feux SSIS



Cérémonie du 14 juillet à Cambrai



Dernier vol à la 12^e escadre de chasse du Colonel Agaisse



FLASH EVENEMENTS

VISITES



Visite d'anciens Pilotes Tchèques



Visite des ingénieurs Tube Thomson électronique



Visite de Monsieur John D. Waller ancien pilote du 613
Squadron de la Royal Air Force basé sur la Base
d'Epinoy de 1944 à 1946

BERNARD

LA FOI QUI BATIT

ENTREPRISE GENERALE TOUS CORPS D'ETAT

BATIMENTS INDUSTRIELS - BUREAUX - LOCAUX COMMERCIAUX - REALISATIONS "CLES EN MAINS"
ETUDES TECHNIQUES - RECHERCHE FONCIERE - CONSEIL EN FINANCEMENT

BERNARD 81, route de Bapaume - B.P. 267 - 59405 CAMBRAI CEDEX - Tél. 27.83.66.00 - Fax : 27.81.15.41



FLASH EVENEMENTS



Présentation du drapeau au Contingent 92/08



Commémoration de la mort de Guynemer

EDF

EDF GDF SERVICES

GDF

HAINAUT-CAMBRESIS

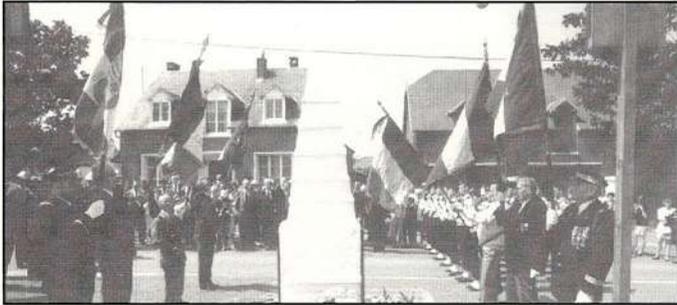
Pour mieux gérer vos dépenses : Electricité-Gaz

Pensez au règlement mensuel de vos factures

Renseignez-vous à : AGENCE DU CAMBRESIS - **Tél. 27.81.88.33**



FLASH EVENEMENTS



Cérémonie lieutenant-colonel Dagnaux
à la Vallée au Blé



Forum entreprises sur la B.A. 103



Pot de départ du lieutenant colonel Comet



Remise diplômes P.M Air



Jubilé Football adjudant-chef Thurlure et major Wess



Vol sur Mirage 2000
du général le Breton

FLASH EVENEMENTS



Cocktail de départ du colonel Agaisse



Premier vol à l'escadron 01/12 du colonel Michel



Dernier vol à l'escadron 01/12
du lieutenant-colonel Gasse



Dernier vol du commandant Putois



Dernier vol à l'escadron 03/12 du commandant Charaix



Dernier vol du
capitaine Danel à
l'escadron 02/12

INFORMATIONS

Partenariat d'exception

La loi d'orientation du 14 juillet 1989 portant sur l'enseignement, la formation et l'éducation des jeunes repose sur la participation, et en un mot sur la communauté éducative.

Au-delà de la participation des acteurs habituels de l'enseignement (corps enseignant, parents d'élèves), les responsables de l'environnement social et économique sont associés à cette communauté.

La base aérienne 103, par sa situation, son impact économique sur la région cambrésienne apporte son concours à ce projet national en participant à l'attribution des diplômes professionnels au Lycée d'enseignement technologique Louis Blériot.

Compte tenu de la nature des professions formées par cet établissement, le GERMAC a été chargé de représenter la Base.

Son commandant d'unité s'est vu confier la présidence d'une commission d'évaluation (obtention du diplôme - CAP - BEP se fait à partir de cinq contrôles bilans répartis sur deux ans) et a participé, à l'échelon académique à des audits sur la formation et au jury général d'attribution du diplôme par la voie traditionnelle (examen de fin d'année). Mais le plus important, c'est le partenariat qui résulte de cette participation.

Partenariat basé sur l'échange du savoir faire, du savoir faire faire, qui a conduit à l'ouverture de stages en entreprises effectués sur la Base. Durant un mois, un professeur et un élève du Lycée Louis Blériot ont pu mettre en pratique leurs acquis techniques au sein des ateliers du GERMAC.

Le partenariat, c'est aussi la volonté d'offrir aux appelés du contingent à la recherche d'une première expérience, la possibilité de parfaire leurs connaissances et d'acquérir le "tour de main" qui fera d'eux des professionnels.

Dans ce cadre, la régie Renault, son usine de DOUAI partenaire du Lycée Louis Blériot, a étendu sa participation à la base aérienne en offrant au GERMAC 16.103, deux véhicules de la gamme R19 baptisés MOUCHOTTE 1 et 2.

Ces véhicules, à la technologie de pointe permettent aux mécaniciens de cette unité, de mettre à profit les heures de formation professionnelle pour appréhender toutes les finesses du réglage en injection électronique, de découvrir l'électronique automobile et dans quelques temps le freinage ABS. Cette préparation à la maintenance des automobiles de la prochaine génération se fait avec pour objectif précis : le partage du savoir et du savoir-faire.

Partenariat d'exception pour une technologie de pointe, après deux années d'existence et un bilan positif, l'expérience est reconduite et devrait assurément rencontrer un franc succès pour déboucher sur d'autres projets dont la finalité serait de mieux préparer notre jeunesse et ainsi de garantir notre devenir.

Capitaine GRZEMSKI
Commandant du GERMAC

		
Ets FONTAINE DESMOULIN PEINTURES - Revêtements SOLS - MURS MIROITERIE - MENUISERIE ALUMINIUM		
DOUAI 66, rue de Lens Tél. 27.88.76.09 Fax 27 98 52 03	FECHAIN 4, rue Domisse Tél. 27.80.92.65 Fax 27.89.25.42	CAMBRAI 65 bis, bd Vauban Tél 27.81.29.47 Fax 27.83.18.70

CYCLES 2000 Concessionnaire MBK 17, rue des Liniers - 59400 CAMBRAI Tél. 27.78.40.21 300 m ² expo en permanence CB - Accueil - SAV - Crédit



INFORMATIONS

Le Mot du Mécanicien

"Rester vainqueur d'un match soutenu"

Travail organisé et suivi = sécurité et sérénité

Les incidents imputables au personnel mécanicien ont pour origine, dans la plupart des cas, l'erreur humaine ou le manque de technicité. Mais ces incidents sont aussi très souvent le résultat d'une mauvaise organisation du travail, qui entraîne une répartition anarchique des tâches et qui impose des relèves "sauvages" et des interruptions dans le déroulement des interventions techniques.

"C'est du délire, ils sont débiles !". Cette réflexion entendue dans un hangar un soir d'exercice dénote l'ambiance fébrile de ce match en nocturne. Ils sont tous là, sous les projecteurs :

- un chef OPS (l'entraîneur) qui stimule la mécanique,
- un chef de piste (le Capitaine) et des chefs d'équipe (les soigneurs) qui calment le jeu,
- un Officier mécanicien qui arbitre,
- des mécaniciens (les joueurs) qui occupent le terrain.

ATTENTION ! Une seule consigne : "PAS DE CARTON JAUNE" et c'est le coup d'envoi ! Voilà l'instant crucial du lancement des travaux. Tout travail doit être organisé, les exécutants clairement désignés, les bornes de l'intervention nettement situées. C'est là le rôle du chef de piste et des chefs d'atelier qui, pour supprimer toute improvisation et éviter toute ambiguïté, doivent répondre à 3 questions :

- QUE FAIT-IL FAIRE ?
- QUI VA LE FAIRE ET QUAND ?
- COMMENT VA-T-IL LE FAIRE ?

Ces responsables doivent définir précisément les travaux et gérer leur personnel, dans le souci de remplir la mission dans les plus courts délais, tout en économisant les moyens et en assurant la continuité des interventions, seule garantie de l'impératif de sécurité.

A présent, sur le terrain, à l'exécutant de jouer ! "CARTON VERT". Le voilà ! Il est compétent, méthodique, prudent et n'hésite pas à dire et à faire savoir, lui la vedette

- QU'IL VA LE FAIRE !
- QU'IL EST EN TRAIN DE LE FAIRE !
- QU'IL L'A FAIT !

car il fait sienne cette recommandation des mémentos mécanicien :

TOUTE VISITE INTERROMPUE pour une raison quelconque est considérée comme NON EXECUTEE et sera reprise ENTIEREMENT.

Il ne tient pas à reprendre un travail terminé. Pas de passe à l'aile ! A lui les encouragements !

Une des "règles du jeu" que je qualifierai d'élémentaire, de primordiale et d'impérative pour le mécanicien est celle que nous prescrivons cette "bible" qu'est le règlement de la documentation de contrôle des matériels de l'Armée de l'air :

Si une opération est interrompue pour un motif quelconque et ne peut être poursuivie par le même spécialiste il est absolument impératif pour des raisons de sécurité d'en reprendre entièrement l'exécution (RRD 101, renvoi 7 du § 2.2.5.1 page 01.05).

Pourquoi vouloir faire échouer le travail de toute une équipe en acceptant de se faire marquer un but ? Il est si simple de définir une stratégie, un cadre d'action et ainsi de bannir toute situation fluide et tout flou artistique !

Chefs d'équipe faites votre devise ! "Un seul but pour tous, une tâche pour chacun".

Soyez le chef d'orchestre, le "milieu de terrain" et vous éviterez tout "CARTON ROUGE" à votre "LIBERO", qui serait éliminé irrémédiablement de la partie et mis pour toujours sur la touche.

N'acceptez aucune interruption en cours d'opération si vous ne voulez pas que ça "Cartonne".

Mécaniciens imprégnez-vous de l'esprit des règlements et des directives. Faites-vous répéter les ordres, s'il vous semble les avoir mal compris. Tenez-vous y sans les dénaturer en quoi que ce soit - Rendez compte - pour tout dire n'hésitez pas à communiquer, à dialoguer !

Lorsque les circonstances l'exigent, faites preuve d'initiative intelligente en mesurant la portée de votre action et ses conséquences ; n'en gardez pas seul la responsabilité.

Faites vous entendre lorsque vous constatez une faille dans le jeu de l'équipe !

Ne jouez pas "perso" !

Votre constante préoccupation doit être de gagner, par la sauvegarde des équipages et la conservation des matériels - en y réussissant vous remporterez la partie !

"Vos supporters (les PN) vous font confiance, soyez digne de votre réputation".

"Et le match continu ! BALLE AU CENTRE !"

Un vieux chibane



INFORMATIONS

Le service de consultations juridiques au profit des personnels du Ministère de la Défense

A compter du 7 septembre 1992, un service gratuit de consultations juridiques sera mis en place au profit de l'ensemble des personnels du Ministère de la Défense (militaires, civils de la région parisienne et de Province).

Deux types de consultations seront données : pour les affaires d'ordre privé, droit-conseil travail (statuts, protection sociale, pensions, modes de recours, action sociale, etc.). Les consultations seront assurées par des agents qualifiés mis en place par la direction de la fonction militaire et du personnel civil et par la direction de l'administration générale. Les informations et les conseils seront donnés oralement de manière objective et discrète. Ce service prolonge le système de consultation téléphonique "info statuts".

Modalités de mise en œuvre :

Les consultations auront lieu au 19, boulevard de Latour-Maubourg, Paris 7^e, tous les lundis, à compter du 7 septembre 1992.

De 9 h à 13 h pour "droit-conseil travail".

De 14 h à 18 h pour "droit-conseil famille".

Les personnels souhaitant une consultation prendront rendez-vous au (1) 48.28.28.28 (numéro unique pour les deux types de consultations).



27.78.29.33

CABINET CORNETTE **Détectives privés**

déclaré en préfecture N° 1360
ENQUÊTES - FILATURES - SURVEILLANCES
PRIVÉS - PROFESSIONNELS

Toutes missions

Disponibles 24h/24h - 7 jours/7

Cabinet CAMBRAI : 27.78.29.33

13 ter, rue St Gery

Cabinet LILLE : 20.06.66.04

61, Rue de la Monnaie



INFORMATIONS

Tout ce que vous avez toujours voulu savoir sur le service social sans jamais oser le demander...

L'activité des Assistantes Sociales s'adresse à toute personne quelles que soient sa condition, sa nationalité, sa religion et ses opinions politiques.

L'Assistante Sociale a pour missions d'aider l'individu à trouver en lui-même, dans son entourage et dans la société, les conditions de son épanouissement, de mettre en valeur toutes les ressources qui répondent aux aspirations et besoins nationaux, de promouvoir la justice sociale.

L'Assistante Sociale est diplômée d'Etat (trois années d'études spécialisées après le baccalauréat).

Trois catégories d'Assistants Sociaux exercent sur le terrain auprès des individus, familles, groupes ou communautés :

- **Les Assistantes Sociales "polyvalentes de secteur" :**
Sur un secteur géographique donné, leur activité s'étend à l'ensemble des difficultés et questions posées par la population de ce secteur.
- **Les Assistantes Sociales "polyvalentes de catégorie" :**
Leur activité s'étend à l'ensemble des difficultés et questions posées par une catégorie particulière de personnes (population agricole, employés de la SNCF, PTT ou militaire).
- **Les Assistantes Sociales "spécialisées" :**
Elles interviennent auprès des différentes catégories de personnes mais pour un problème particulier (maladie mentale, etc.).

L'ASSISTANTE SOCIALE EST TENUE AU SECRET PROFESSIONNEL.

Les Assistantes Sociales du Ministère de la Défense sont à la disposition des ressortissants et de leurs familles pour les aider à trouver des solutions aux divers problèmes qui se posent à eux.

Quels sont les ressortissants de l'Action Sociale des Armées ?

- Les personnels militaires de carrières ou sous contrat et les personnels civils du Ministère de la Défense.
- Leurs familles.
- Les veuves non remariées de ces personnels.
- Les orphelins mineurs.
- Les militaires du contingent.
- Le personnel volontaire féminin.



INFORMATIONS

L'Action Sociale prend également en compte pour certaines actions et sous certaines conditions les personnels militaires ou civils admis à la retraite après 15 ans de service effectif ou du, fait d'une invalidité et leurs familles.

Domaine d'activité :

L'Assistante Sociale accueille, renseigne, informe et oriente les ressortissants dans une optique d'aide avec le souci constant du respect de la liberté de chacun.

- Aide psychologique et relationnelle.
- Aide matérielle (allocation, secours, prêts, aides familiales et ménagères).
- Aide administrative (démarches, liaisons, contributions de dossiers, etc.).

L'Assistante Sociale axe essentiellement sa méthodologie de travail sur l'entretien individuel qu'elle exerce au cours de ses permanences sociales ou lors de visites à domicile. Entretiens généralement prolongés par des démarches et liaisons afin d'aider les intéressés à résoudre leurs problèmes.

L'Assistante Sociale participe également à différents comités et commissions de travail à caractère social (comité social, CHSCT, CPBA...). Elle peut également susciter des actions collectives d'information et de prévention.

Le centre social se situe à l'extrémité du bâtiment L.C.4.

HORAIRES DES PERMANENCES DES ASSISTANTES SOCIALES :



Sophie MUSA a pris ses fonctions d'Assistante Sociale depuis le 01.09.92.

Poste : 22.25

- Moyens Généraux
- GERMAS
- Moyens Opérationnels
- Gendarmerie Alr

- Service Local Constructeur
- D.R.Mu. de Crépy en Laonnois
- Personnel Air au CS2
- B.A.I. de Lille
- S.D.05 Lieramont
- C.R.I.

Permanences :

- Le lundi et le jeudi de 9 h à 11 h et de 14 h à 16 h.
- Les 2^e et 4^e vendredis de chaque mois au D.R.Mu. de Crépy.
- Sur rendez-vous.

Marie-Annick METIER

Poste : 25.23

- Services Administratifs
- Commandement-Base
- Service Médical
- 12^e Escadre de Chasse
- Escadrons 1/12, 2/12, 3/12
- Moyens Techniques

Permanences :

- Le mardi et le vendredi de 9 h à 12 h et de 14 h à 16 h
- Le mercredi sur rendez-vous.

Le secrétariat des Assistantes Sociales, assuré par Madame Marie LEGROS, est à votre disposition tous les jours ouvrables, sauf le mercredi.



INFORMATIONS

Prêt de Réinstallation

CONDITIONS D'ATTRIBUTION :

- Ce prêt est accordé au personnel militaire ou civil du Ministère de la Défense faisant l'objet d'une mutation de service avec changement de résidence.
- Il n'est accordé que pour une installation de la famille dans la garnison ou à proximité immédiate.
- Il n'est accordé que pour une mutation en France Métropolitaine.
- Il n'est pas accordé pour les départs à la retraite.
- Il n'est jamais attribué de plein droit.
- Il n'est pas accordé si la demande est effectuée au-delà d'une période de trois mois suivant la date d'installation dans le nouveau logement.
- Le taux d'endettement global du budget familial doit être inférieur à 33% du revenu net mensuel.

PROCEDURES D'ATTRIBUTION :

- Les imprimés sont à retirer par les intéressés au service social. Les dossiers sont ensuite transmis par l'assistant social à la Direction de l'Action Sociale de la Région Aérienne dont dépend la base gagnante pour décision.

MONTANT DU PRÊT :

- Il est remboursable en 12 ou 18 mensualités et sans intérêt.
- Il varie selon la situation de la famille de l'intéressé et de la région dans laquelle il est muté.
- Muté en Région Parisienne : 9.000 Frs/12 mois
ou 11.988 Frs/18 mois.
- Muté hors région parisienne : 9.000 Frs/12 mois.

Aide sociale à la mutation

CONDITIONS D'ATTRIBUTION :

- Cette aide s'applique à toute mutation, quelle que soit sa forme administrative (service, convenances personnelles, etc.).
- Cette aide est exclusivement réservée aux mutations entraînant UN REEL CHANGEMENT DE RESIDENCE, quel que soit le département et même s'il est limitrophe. Elle ne concerne pas la position de célibataire géographique consécutive à la mutation.
- Les demandes sont prises en compte dans un délai de TROIS MOIS à compter de la date effective de la mutation elle-même.
- Les personnels en situation de concubinage notarié avec enfant peuvent prétendre à cette aide au même titre que les personnels mariés.
- Le montant de l'aide est modulée en fonction du quotient familial (QF < à 10.000 Frs de 500 à 700 Frs. QF > 10.000 Frs aucune aide).

PROCEDURES D'ATTRIBUTION :

- Les imprimés sont à retirer par les intéressés au service social. Dûment remplis et complétés, les bénéficiaires remettront leur dossier à l'assistant de service social qui fait apposer le visa du commandant de base, chef du district social.
- Les dossiers sont transmis par l'assistant de service social à la direction de l'Action Sociale de la Région pour décision.
- Le paiement est ensuite effectué par l'I.Ge.S.A.



INFORMATIONS

Prêt sans intérêt, d'aide à l'accession à la propriété

Ce prêt est destiné aux personnels du Ministère de la Défense :

- pour l'acquisition d'une propriété à destination d'habitation qui doit constituer L'UNIQUE BIEN IMMOBILIER détenu par l'emprunteur ; pour l'achat du terrain constructible se rapportant au cas précédent, pour l'agrandissement ou la rénovation du logement détenu à l'exclusion des travaux d'embellissement.

CONDITIONS D'OCTROI :

- Peuvent bénéficier du prêt, dans la limite des crédits disponibles, les personnels du Ministère de la Défense en activité de service lors du dépôt de leur demande et dont le quotient familial ne dépasse pas un certain plafond.
- Pour les militaires une condition d'ancienneté de huit ans de service est exigé.
- Il ne peut être attribué qu'un seul prêt dans la carrière.
- Vous pouvez emprunter jusqu'à 40.000 Frs.
- La durée des remboursements s'échelonne sur six ans maximum.
- Ce prêt est SANS INTERET. Les frais de gestion s'élèvent à 5% du montant du prêt attribué.

A noter cependant, que l'octroi du prêt sera conditionné par l'enveloppe budgétaire. Une attente de plusieurs semaines est envisageable.

Les dossiers sont établis auprès de l'Echelon Social et transmis ensuite à la Région.

Prêt bonifié d'accession à la propriété

- Le prêt bonifié d'accession à la propriété est une prestation mise en place pour la première fois en 1992. Il a pour objet l'acquisition d'une propriété à destination d'habitation qui soit l'UNIQUE BIEN IMMOBILIER détenu par l'emprunteur. Il peut être aussi destiné à l'achat d'un terrain constructible se rapportant au cas précédent.

CONDITIONS D'OCTROI :

- Peuvent bénéficier du prêt bonifié d'accession à la propriété, dans la limite des fonds disponibles, le personnel du Ministère de la Défense en activité de service lors du dépôt de leur demande qui, n'ont pas déjà bénéficié d'un prêt relatif à l'accession à la propriété délivré par l'A.S.A.
- En ce qui concerne les personnels militaires, une ancienneté de service de huit ans est requise.

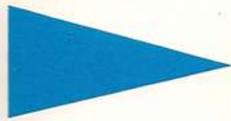
Vous pouvez emprunter jusqu'à 95.000 Frs.

- La durée des remboursements s'échelonne sur dix ans.
- LE TAUX EFFECTIF GLOBAL EST FIXE A 6,86%.

L'octroi de ce prêt est toutefois conditionné par l'enveloppe budgétaire. Une attente de plusieurs mois est envisageable.

Les dossiers sont établis auprès de l'échelon social et transmis ensuite à la Région.





INFORMATIONS

Les liens au service de l'Officier

Référence : Loi n° 72-662 du 13 juillet 1972 portant statut général des militaires et ses modificatifs.

La session d'automne des CFM portant principalement sur les carrières d'officier, il apparaît utile de rappeler les principaux liens au service des officiers des armes de l'armée de l'air.

OFFICIERS DE CARRIERE

Statutairement, les officiers de carrière issus de l'Ecole de l'air, de l'Ecole militaire de l'air ou du rang peuvent servir jusqu'à la limite d'âge de leur garde. Des possibilités de départ anticipé existent :

- démission agréée avant 15 ans de service (16 en 91, 6 en 92),
- retraite à jouissance différée (RJD) à 50 ans, avec le bénéfice éventuel du pécule (42 mois de solde budgétaire et indemnité de résidence - imposable), entre 15 ans et 18 ans de service (mesure contingentée - 8 RJD en 91, 11 en 92),
- disponibilité entre 15 et 25 ans de service (en pratique à partir de 18 ans - 16 en 91, 21 en 92),
- retraite à jouissance immédiate dès 25 ans de service (71 en 91, 59 en 92),
- possibilité, à plus de 4 ans de la limite d'âge, de partir à la retraite avec le bénéfice de l'article 5 : pension de retraite calculée sur l'échelon de solde du grade supérieur déterminé par l'ancienneté dans le grade (mesure contingentée - 49 en 91, 46 en 92),
- possibilité de reclassement dans la fonction publique, à plus de 5 ans de la limite d'âge, au titre de la loi 70-2 (en fonction des postes ouverts - 4 en 91, 5 en 92),
- possibilité de congé spécial (solde mensuelle, indemnité de résidence et indemnité pour services aériens dans la limite des droits acquis, ces émoluments pouvant être réduits lorsque les intéressés perçoivent une autre rémunération dépassant un certain niveau) pour les colonels ayant au moins 4 ans de garde et se trouvant à plus de 2 ans de leur limite d'âge (mesure contingentée - aucun candidat en 91 et 92),
- les officiers de carrière hors créneau d'avancement, sous réserve de réunir les conditions légales et que le départ intervienne dans un délai de 3 ans à partir du passage hors créneau, obtiennent **de droit**, sur demande, le pécule (entre 15 et 18 ans de service - 2 en 91, aucun en 92) ou la disponibilité (entre 15 et 25 ans de service - 4 en 91, aucune en 92) ou le bénéfice de l'article 6 (avantage de l'article 5 - 5 en 91 et 5 en 92),
- pour le personnel navigant (PN), existe aussi la possibilité du congé du PN anticipé (solde mensuelle et versement de l'indemnité pour services aériens dans la limite des droits acquis) : 1 an de CPN entre 15 et 20 ans de service, 3 ans entre 20 et 25 ans et 5 ans au-delà - en pratique, 2 ans maximum sont accordés (mesure contingentée - 15 en 91, 7 en 92).

A la limite d'âge de leur garde, les officiers du PN ont **droit** à une pension de retraite à jouissance immédiate à l'issue d'un CPN fixé à 4 ans pour l'instant (cf. décret n° 74-338 du 12 avril 1974).

OFFICIERS SERVANT EN VERTU D'UN CONTRAT

Cette catégorie de personnel comprend principalement les officiers de réserve en situation d'activité (ORSA).

Les ORSA ne peuvent servir dans cette situation plus de 20 années ni dépasser les limites d'âge de leur corps de rattachement. Toutefois, ils peuvent, sur demande, et en fonction des besoins de l'armée de l'air, être recrutés dans l'un des trois corps d'officiers des armes. Ce recrutement communément appelé "*activation*" est effectué annuellement dans chaque corps dans la limite d'un pourcentage du nombre d'élèves, officiers admis par concours la même année à l'Ecole de l'air et à l'Ecole militaire de l'air, soit 15% et 10% respectivement dans les grades de capitaine et de commandant. En pratique, ce recrutement concerne le seul grade de commandant (12 en 91, 7 en 92).

Les ORSA servent par contrats successifs renouvelés en fonction de leur **manière de servir** et des **besoins** de l'armée de l'air. Ils peuvent bénéficier d'un contrat de 8 ans ouvrant droit à leur départ à une prime de 18 mensualités de solde budgétaire. Les ORSA ayant servi 20 années en cette qualité quittent le service avec le bénéfice d'une pension de retraite à jouissance immédiate. S'ils sont libérés en fin de contrat entre 15 et 25 ans de service sans avoir accompli 20 ans comme ORSA, la jouissance de la pension de retraite est différée à l'âge de 50 ans.

Les ORSA ayant accompli 15 ans de service dont 6 au moins dans le PN peuvent bénéficier du CPN pendant un an, à l'issue duquel ils sont mis en retraite avec le bénéfice d'une pension de retraite à jouissance immédiate (le CPN est contingenté - 65 ORSA en ont bénéficié en 92).

Extrait du BIP N° 24 - Novembre 1992



INFORMATIONS

Naissance d'une section au sein du C.S.A. : La S.E.C.A. Section Education Chiens d'Arrêt

Elle a pour but de donner aux propriétaires de jeunes chiens d'arrêt (4 à 24 mois) la possibilité d'initier leur compagnon à l'obéissance, à l'éducation et de permettre ainsi à ces jeunes chiens d'aborder la saison en pleine forme, d'avoir un minimum de discipline en action de chasse et de se distinguer vis-à-vis de leurs homologues du dimanche en travaillant avec pour devise : "le gibier tu trouveras et quand son envol tu respecteras, ton maître tu contenteras".

Présidée par l'Adjudant DELOFFRE du GERMAC 16.103 (poste 22.03), cette section comporte 17 adhérents (civils et militaires) et accueille en son sein 25 chiens (tous civils).

Toutes les races sont acceptées pourvu qu'elles soient classées dans le 7^e groupe (chien d'arrêt) référence L.O.F.

A ce jour, nous accueillons des Setters Irlandais, des Espagneuls bretons, des Espagneuls français, des Griffons et même quelques chiens de races avec un "S". Tous ces chiens sont obligatoirement vaccinés et tatoués.

Cette section bénéficie du concours d'un conseiller technique qui possède trois chiens "TRIALERS" champions de travail, et champions nationaux et internationaux de beauté.

NOUS N'AVONS PAS POUR FINALITE DE FORGER DES CHIENS DE CONCOURS AU CONTRAIRE !

Mais partons du principe que "qui peut le plus, peut le moins" et qu'un chien qui participe à des concours de travail n'en sera que meilleur en chasse pratique, certains membres de la section, dopés par les quelques séances d'entraînement et stimulés par les progrès constants de leur auxiliaire, se devaient d'engager leur "élite" dans un concours, et pourquoi pas le plus grand ; "LA NATIONALE DE LA RACE".



**Partenaire de la
Base Aérienne
103 de Cambrai**


ROYAL CANIN
SPÉCIALISTE DE L'ALIMENT COMPLET

**Z.A. Proville
59267
Tél. 27.81.74.74**



INFORMATIONS

Pour une première, il ne fallait pas jouer la facilité. Aussi quatre membres du club (Monsieur LESIEUR, le Capitaine CARVALHO, Madame CARVALHO et l'Adjudant DELOFFRE) tous heureux propriétaires d'Espagneuls français s'inscrivirent à la NATIONALE D'ELEVAGE DE L'ESPAGNEUL FRANÇAIS qui se déroulait à PIGNAN à proximité de SETE et ce, malgré les bons conseils de Bison futé.

Six chiens se virent donc affublés d'un passeport pour SETE après avoir rempli toutes les formalités administratives.

MISSION : épreuve de beauté et de travail.

En travail, malgré les dires des organisateurs : "territoire vif en perdreaux rouges sauvages" sur 45 chiens engagés seuls deux furent mis en présence de gibier. Malgré des parcours remarquables dans un environnement difficile : "garrigue épineuse sur terrain pierreux et vallonné" nos chiens ne purent se classer. L'épreuve de travail qui dure normalement quinze minutes, fut prolongée jusqu'à vingt minutes pour trois chiens tant leur comportement en action de chasse faisait le régal des juges et deux chiens furent repris pour un deuxième passage mais en vain.

Il s'agit de DIRCE du petit BE et de DELHY du petit BE à Monsieur LESIEUR et de GIPSY DES BOIS DE L'AUYAN à l'Adjudant DELOFFRE.

Les autres chiens sans pour autant démeriter finirent leur parcours normalement.

Le lendemain, dimanche 12 juillet avaient lieu des épreuves de beauté et de rapport à l'eau et en ring.

QUELQUES RESULTATS : en beauté

Classe jeune : GAIETE DES BOIS DE L'AUYAN
à Monsieur CARVALHO, 2^e excellent
GYPSY DES BOIS DE L'AUYAN
à l'Adjudant DELOFFRE - excellent

Classe junior : METTY DU PETIT BE
à Madame CARVALHO - Prometteur

En concours de rapport 4 chiens inscrits :

Rapport à l'eau

- 2^e prix à DELHI DU PETIT BE à Monsieur LESIEUR
- Brevet de rapport à GIPSY DES BOIS DE L'AUYAN à l'Adjudant DELOFFRE.

Rapport en ring

- 1^{er} prix : DIRCE DU PETIT BE à Monsieur LESIEUR
- 2^e prix : VENUS à Monsieur LESIEUR
- 4^e prix : DELHI DU PETIT BE à Monsieur LESIEUR

Au total, les représentants du club se virent attribuer pas moins de 6 coupes et 4 brevets.

C'est fatigués mais satisfaits que nos concurrents reprirent le 13 juillet la route de CAMBRAI se promettant de remettre "ça" sans doute au mois de septembre dans la région de CHALONS SUR MARNE.

La section est ouverte à tous, si vous vous passionnez pour la chasse et surtout pour vos chiens, venez nous rejoindre.

COTISATIONS : - CSA : 80 francs
- Section : 120 francs.

A BIENTOT

Le président : Adjudant DELOFFRE



INFORMATIONS

Le permis à 12 points

La version définitive a été publiée. Sur le fond, les principes de base demeurent inchangés, mais les barèmes concernant la perte des points sont assez sensiblement modifiés, conformément aux suggestions qui avaient été faites par la commission Roché. Résultat : les infractions les plus graves sont toujours sanctionnées par la perte, en une seule fois, de la moitié des points du permis, soit six points.

Les modalités de récupération d'un permis perdu ont été elles aussi modifiées. Il faudra désormais subir un examen médical et psycho-technique, puis l'épreuve théorique du code de la route. En revanche, les conducteurs titulaires d'un permis de conduire depuis au moins 3 ans n'auront plus à repasser les épreuves pratiques, mais un simple entretien pédagogique.

Les commissions administratives de permis de conduire ont finalement été maintenues, contrairement à ce que souhaitaient notamment les Automobiles-Clubs. Mais elles ne s'occuperont que des infractions les plus graves, sanctionnées par la perte d'au moins 4 points.

Dans la pratique, il s'appliquera à toutes les infractions qui n'auront pas été définitivement jugées le 1^{er} décembre 1992, c'est-à-dire à presque toutes les infractions commises depuis le 1^{er} juillet, à l'exception de celles pour lesquelles les automobilistes ont accepté de payer une amende forfaitaire. Pour expliquer les mécanismes de ce nouveau permis, un fascicule de 12 pages couleur, au format de poche, édité à 5 millions d'exemplaires par la sécurité routière est disponible depuis début décembre auprès des préfectures et des principales mairies. Une campagne d'information sera également lancée auprès du grand public.

Commentant ce nouveau permis, Georges Sarre, le secrétaire d'Etat aux Transports, a rappelé qu'au cours des trois premiers mois de son entrée en vigueur, le permis à points avait déjà épargné plus de 400 vies et évité 6.000 blessés.

VOUS PERDEZ..., SI VOUS FAITES...

1 POINT : Si vous dépassez la vitesse autorisée de moins de 20 km/h (ex. : 145 km/h sur autoroute). - Si vous gardez vos feux de route en cas de croisement. • Si vous chevauchez une ligne continue.

2 POINTS : Si vous circulez sur un terre-plein central. • Si vous accélérez alors que vous êtes sur le point d'être dépassé. • Si vous dépassez la vitesse autorisée de 20 à 30 km/h (ex. : 155 km/h sur autoroute).

3 POINTS : Si vous franchissez carrément la ligne continue. • Si vous circulez ou stationnez abusivement sur la bande d'arrêt d'urgence. • Si vous circulez sur la partie gauche de la chaussée. • Si vous changez de direction sans avoir averti ni vous être assuré que la manœuvre est sans danger. • Si vous dépassez la vitesse autorisée entre 30 et 40 km/h (165 km/h sur autoroute). • Si vous dépassez dans des conditions dangereuses. • Si vous stoppez à un endroit dangereux. • Si vous stationnez sur la chaussée de nuit ou par temps de brouillard sans éclairage ou signalisation. • Si vous êtes un jeune conducteur (moins d'un an de permis) et que vous dépassez les 90 km/h.

4 POINTS : Si vous dépassez la vitesse autorisée supérieure de plus de 40 km/h (au-delà de 170 km/h sur autoroute). • Si vous ne respectez pas un feu, un stop ou un sens interdit. • Si vous circulez sans éclairage. Si vous provoquez des blessures involontaires entraînant une incapacité n'excédant pas trois mois. • Si vous faites marche arrière ou demi-tour sur autoroute.

6 POINTS : Si vous provoquez un accident entraînant mort d'homme ou des blessures involontaires entraînant une incapacité totale de travail de plus de trois mois. • Si vous conduisez en état d'alcoolémie. • Si vous commettez un délit de fuite. • Si vous refusez d'obtempérer. • Si vous gênez ou entravez la circulation. • Si vous conduisez sous le coup d'une suspension de permis. • Si vous utilisez volontairement de fausses plaques d'immatriculation.

	Commerce de bestiaux Gro - Chevilleur S.A. Léopold Lesage 28, Place de la République 59157 Beauvois en Cambresis Tél. 27.85.27.43 Télécopie : 27.85.97.55		S.A.R.L. BEAUVOIS VIANDES Siège social : 34, place de la république 59157 BEAUVOIS-EN-CAMBRESIS Tél. 27.85.27.43 FAX 27.85.97.55
---	---	---	---

TOLERIE PEINTURE MARBRE	Réparations toutes marques
<i>Carrosserie André Labadie</i>	
	
5, avenue Albert 1 ^{er} 59400 CAMBRAI Tél. 27.83.28.12	

SANTERNE
Installations électriques
23-25, rue du dépôt - B.P. 948 ARRAS Cedex Tél. 21.59.93.00 - Télex : 820127 F - Fax 21.48.32.95

Bernard - Moteurs - ACME Pompes
S.A. PRÉVOST
15, rue de la Planque 59128 Flers en Escrebieux Tél. 27.88.96.09

PHOTO - VIDEO - CADRES - ALBUMS
Photo Chatelain
13, rue St Jacques - 59400 CAMBRAI
CAMARA Tél. 27.81.27.49



LIBRE PROPOS

Les adieux de la cocotte

L'armée de l'air bouge, des escadrons s'effacent au profit d'autres qui se trouvent enrichis de cet apport de traditions provenant d'unités au prestigieux passé.

Ainsi, l'Escadron de Reconnaissance 03.033 MOSELLE, "LA COCOTTE", cesse son activité aérienne le 1^{er} juillet 1993 et fera ses adieux à l'Armée de l'air le 1^{er} septembre 1993.

Le 1^{er} juillet aura lieu une manifestation comprenant une cérémonie, une exposition d'avions reco, un buffet et une soirée dansante. Tous les anciens qui souhaiteraient y participer seront les bienvenus et sont priés de se faire connaître avant le 1^{er} juin.

A cette occasion, une plaquette souvenir est disponible pour tous ceux qui s'intéressent à l'histoire de notre défense et une enveloppe 1^{er} jour sera éditée.

Pour réserver votre place pour la soirée (150,00 francs) ou pour toute commande, contacter l'officier des traditions de l'E.R. 03.033.

Base aérienne 124 - 67960 ENTZHEIM. Tél. 88.78.08.56 poste 2346.

LE BOSS DISCOTHEQUE



2 SALLES/2 PISTES/ Techno-Rock - New Have
LE BOSS - Tous les Jeudi, Vendredi, Samedi
5, rue du Pont Rouge - Cambrai

Choisissez...

L'Européen

Café - Bar

Venez découvrir
une autre ambiance...

A bientôt

12, rue De Lattre de Tassigny - 59400 CAMBRAI

Tél. 27.81.30.80

TRADILINGE®

LINGE DE TABLE ET DE MAISON

SPECIALITÉ : - draps - parures - berceaux
- traversins - taies - couettes
- couvertures - éponges, etc.

Usines et bureaux :

8, chemin de la Blanchisserie - 59400 CAMBRAI - Tél. 27.83.91.56

Magasin d'usine ouvert :

du lundi au vendredi de 9 h 30 à 12 h et de 14 h à 18 h 30
samedi de 9 h à 12 h

Parking assuré



Ballade Alsacienne



Le 14 septembre vers 17 h arrivaient à COLMAR grâce à leur habituel chauffeur, 10 cyclos gonflés à bloc, mais bien embêtés par cette pluie qui ne cessait de tomber.

Le 15 au matin, oh surprise, le soleil les rejoignait pour 3 jours. C'est ainsi qu'ils ont parcouru 100 km le long du Rhin et, à deux reprises, 125 km dans le massif des Vosges (dur les jarrets !).

La photo vous montre qu'ils avaient encore le sourire et leur récit vous convaincra de nous rejoindre pour une prochaine ballade.

Peut être...

ADC BRENNER

Championnat France UFC SAA Escrime 92

Mademoiselle KASSE Valentine - 6^e benjamine - Fleuret

Mademoiselle PERSIAUX Armelle - 5^e épée féminine - senior

Sergent-chef TOUYET Sylvie - 6^e épée féminine - senior

Monsieur LEGRAND Denis - 4^e Fleuret - benjamin

Monsieur GAMOT Pierre - 6^e Fleuret - benjamin

Sergent-chef TOUYET Bruno - Champion de FRANCE
Fleuret - senior

Sergent NANTERS Tomy, 3^e épée - senior

Sergent BOUMERE Pierre - 5^e sabre - senior

Monsieur LEGRAND Thomas - Vice Champion FRANCE
épée Cadet

Championnat Régional Nord-Est de natation 91/92 à Drachenbronn



LIBRE PROPOS

2004, l'odyssée du transport aérien militaire ou "Les solutions pour le transport aérien militaire de demain"

Le Transall est appelé à disparaître. Si la nouvelle semble frappée d'une logique implacable, il n'est peut être pas tout aussi évident de réaliser combien cet indispensable outil de toutes les interventions militaires françaises, clef de voute de l'organisation des armées, laissera un trou béant aux prémices duquel nous avons assisté pendant la "Guerre du golf". En effet, force nous est de constater que notre flotte de transport se fait vieillissante. Les 4 DC 8 (dont un doit être transformé "Sarigue pour la guerre électronique) seront retirés de la circulation avant la fin du siècle (déjà un des 4 DC 8 n'est plus aux normes constructeur). Les KC 135, après de nombreuses années de bons services, aspirent à une retraite méritée, les "Hercules C 130, avion de la "génération Transall" arrivent en fin de potentiel. Quant aux C 160, véritable fer de lance du COTAM, ils seront progressivement retirés de la circulation à compter de 2004, dernier délai, après qu'une modernisation leur ait autorisé 5000 cycles supplémentaires. Bref, les armées françaises recherchent désespérément un digne successeur à l'illustre Transall.

Il convient donc d'une part d'étudier les solutions disponibles pour le transport militaire, et d'autre part de s'appesantir sur une solution qui pourrait répondre à des intérêts convergents.

En dernier ressort, le transport militaire pourrait toujours faire appel au transport civil, avec toutes les limites et contraintes que l'aviation civile apporte, de par les lois et règlements (jamais un pilote civil ne transportera un missile complet, sous peine de perdre immédiatement sa licence), mais aussi pour des raisons techniques (le plancher des avions civils nécessiterait un renforcement, pour pouvoir supporter les charges militaires), sans parler des problèmes qu'occasionneraient les avions en leasing sous immatriculation étrangère. L'appel au transport civil apparaît donc, comme l'ultime recours.

Existents deux solutions qu'il nous faut citer par souci d'être complet, mais qui n'emportent que peu de suffrages :

- acquérir des ATR 42 version militarisée ;
- acheter des DC 10 d'UTA de seconde main. Cette solution aurait le fâcheux inconvénient de générer un surcoût de maintenance.

Parmi les solutions plus sérieuses, existe la possibilité d'acheter des Hercules d'occasion dont l'armée américaine se débarrasse, mais comme nous l'avons déjà noté, il s'agit d'un avion en fin de potentiel qui n'apporterait qu'une réponse très partielle au transport français, puisque de conception ancienne, d'occasion et surtout doté d'une porte de soute trop étroite pour pouvoir y transporter l'essentiel du matériel français, notamment certains blindés, et les hélicoptères sans un fastidieux démontage rendant le transporteur moins opérationnel que certains de ses homologues. L'acquisition d'Hercules pour un moyen ou long terme n'apparaît pas pertinent.

Nous pourrions penser suppléer les C 130 et C 160 par des CASA CN 235 dont quelques exemplaires sont déjà en service en France, pour certains acquis récemment. Il ne peut s'agir là que d'un pis-aller. En effet, le CN 235 ne présente pas les performances requises, une charge utile, une distance franchissable et une vitesse trop faibles (il faut au moins 2 cn 235 là où 1 Transall suffit). Par ailleurs, de confession même de pilote, l'avion n'est qu'assez médiocre dans son ensemble. Une fois de plus nous n'avons pas trouvé la panacée !

La France pourrait s'intéresser au déjà fameux C 17 A de Mc DONNELL-DOUGLAS, avion de transport moderne aux performances tout à fait remarquables. 2 ombres de taille au tableau toutefois :

- surdimensionné : sa charge utile est proche du triple de celle que recherche le COTAM ;



2004, l'odyssée du transport aérien militaire

- le prix est également "légèrement" surdimensionné : 1200 Millions de francs (budget annuel de la France : env. 6000 Milliards de francs dont env. indisponibles 3000 Milliards).

Ces deux points sont de nature à retirer toute grâce au C 17 aux yeux du COTAM.

Celles et ceux qui se sont penchés sur la question doivent se demander à quoi riment nos tergiversations, puisque la France est partie prenante au consortium qui a conçu l'ATF (Avion Transport Futur) ou FLA (Future Large Aircraft) ou encore Euroflag (ex projet FIMA). Certes la France est un des piliers d'Euroflag, cependant, plusieurs paramètres nous font douter de la dotation de l'ATF en temps et en heure dans l'armée de l'air française. En premier lieu, le consortium n'est pas stabilisé (les américains de Lockheed se sont retirés du projet, suivis des anglais de BAe même si ces derniers ont souhaité conserver un fauteuil d'observateur).

En deuxième lieu, il est à noter que le coût unitaire de l'appareil augmente à chaque fois que le nombre des commandes potentielles baissent, c'est-à-dire à chaque fois qu'un pays se retire du consortium.

En troisième lieu, l'avion n'existe que sur les plans à l'heure actuelle, or il devrait entrer en service opérationnel au plus tard en 2005, alors que persistent des dissensions internes sur le mode de propulsion, de turbofan semblant avoir supplanté toutefois le propfan qui avait, il y a encore quelques mois les faveurs de certains spécialistes. La preuve en est : à l'époque du projet FIMA existaient 2 versions, une équipée de 3 turbofans, l'autre de 4 propfans à hélices rapides contrarotatives. La version définitive serait mue par 4 turbofans (turbo réacteurs à double flux). En résumé, loin est le jour où volera le FLA.

Une dernière possibilité aurait les faveurs du COTAM : L'AMP 340 (Airbus militarisé Polyvalent). Décliné en plusieurs versions (ravitailleur, standard, combi, cargo), il pourrait remplacer avantageusement le KC 135 ravitailleur et le Transall dans ses missions stratégiques au long cours. Il reste toutefois mal adapté aux missions tactiques notamment à partir de pistes sommaires, et d'un coût relativement élevé : 600 millions de francs minimum l'unité, ce qui ne correspondrait qu'à la moitié du prix d'un C 17. Le COTAM apprécierait d'avoir entre 4 et 6 exemplaires de l'AMP 340 pour le début du XXI^e siècle.

Pour autant, contre toute attente une ultime solution se dessine brusquement. La France avait donné quelques caractéristiques qu'elle souhaitait retrouver sur l'ATF :

- distance franchissable entre 5300 et 2500 Nm (9800 et 4630 km) ;
- masse au décollage : env. 100 t ;
- vitesse de croisière minimum : 0,7 Mach ;
- charge utile : de 20 à 25 t ;
- longueur utile de soute : 17 m ;
- largeur utile d'ouverture de soute : 4 m minimum ;

il doit en outre pouvoir être opérationnel à partir de pistes sommaires sur des distances courtes.

Or, il se trouve qu'un avion en cours de finition à l'heure actuelle comprend toutes ces caractéristiques : il s'agit de l'ANTONOV An 70 T. Aussi surprenant que cela puisse paraître, la France s'intéresse de près à cet avion ukrainien destiné à remplacer l'ANTONOV An 12 "Cub". Son premier vol est prévu fin 92 ; c'est dire s'il aura le temps de faire ses preuves d'ici la fin du siècle ! Le constructeur lui donne une capacité de 20.000 cycles, soit 5.000 de plus que le Transall d'origine.

En fait, la ressemblance de l'An 70 T du FIMA dans sa version motorisée par 4 propfans à hélices rapides contrarotatives est telle qu'on aurait pu se demander s'il n'y a pas là le fruit d'un espionnage, mais il est vrai que les soviétiques, par le passé, n'ont jamais tenté, loin s'en faut, de copier les productions occidentales. Cependant, pour l'heure, il convient d'adop-



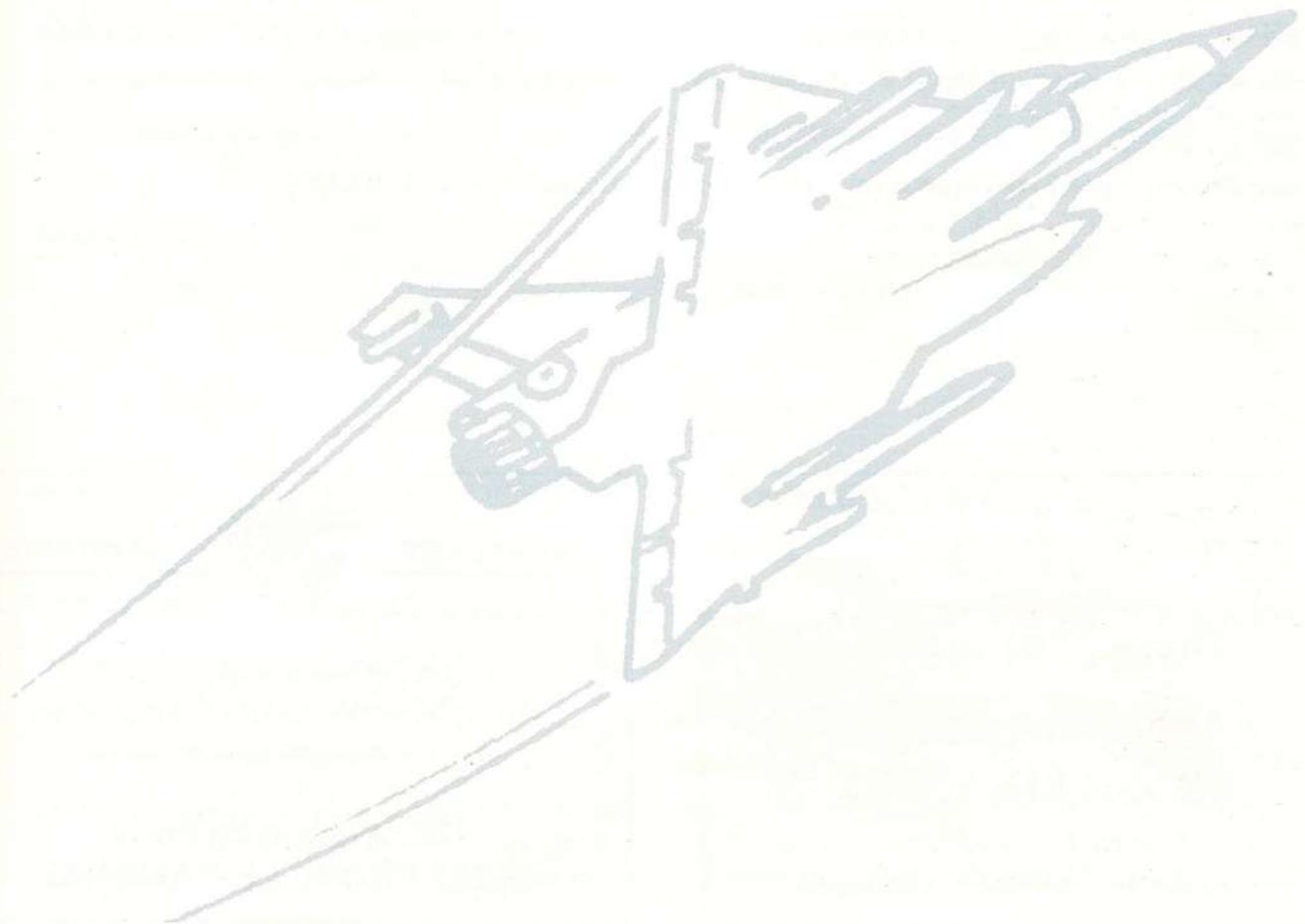
LIBRE PROPOS

2004, l'odyssée du transport aérien militaire

ter un enthousiasme mesuré, eu égard aux quelques lacunes qu'affiche l'An 70 T. D'une part, les Français préfèrent désormais les turbofans aux propfans qui équipent le transporteur ukrainien, d'autre part la commission d'étude française émet quelques réserves sur l'avionique.

Il n'en reste pas moins que des considérations politiques et économiques apportent un argument supplémentaire en faveur de l'Antonov. En effet, la France s'est engagée à accorder une aide financière à l'Ukraine et à la Russie. Il serait sans doute bienvenu que cette aide prenne la forme de l'achat d'une denrée indispensable et indisponible en France, un avion de transport pour l'an 2000 par exemple.

LTT MARKIEWICZ
Officier de renseignement 12° EC



LIBRE PROPOS

La région Nord/Pas-de-Calais

Circonsrite entre la frontière belge, la mer du Nord et les contreforts des Ardennes, la région du NORD/PAS-DE-CALAIS se présente comme un plat pays strié de cours d'eau. Le climat est océanique, avec de faibles amplitudes. C'est une des régions les plus peuplées de FRANCE avec plus de 300 habitants au km² et près de 500 dans les secteurs très industrialisés. L'agriculture y est une des plus riches de FRANCE : la fertilité des terres liée à la configuration du territoire autorise de hauts rendements. Cependant, elle n'occupe qu'une faible proportion des actifs (environ 5%), la moitié de ceux-ci se retrouvent dans l'industrie. Dès le Moyen-Age, la FLANDRE fut un important centre du textile qui fit la renommée de villes comme CAMBRAI, LILLE, ROUBAIX et TOURCOING. Au XIX^e siècle, l'extraction du charbon bouleversera la région : son essor économique fut considérable. A l'heure actuelle le gisement s'épuise et les quelques couches encore exploitables offrent un produit de faible qualité. La sidérurgie, implantée à DUNKERQUE fournit plus du tiers de l'acier français. Le tableau économique de la région se complète par la chimie (LILLE), l'agro-alimentaire (ARRAS - BOULOGNE - BETHUNE), les raffineries de pétrole (DUNKERQUE), les verreries, cristalleries (ANICHE, ARQUES). En dépit des difficultés inhérentes à la crise, la région NORD/PAS-DE-CALAIS dispose d'atouts sérieux pour amorcer son redressement : main d'œuvre privilégiée, bonnes infrastructures et surtout une situation géographique privilégiée en EUROPE.

Sergent-Chef HONORE

CELTA

Bière sans alcool

Distribué par :

BRASSERIE ANDRE

59509 DOUAI

Tél. 27.88.75.67

CARRELAGE

Tél. 27.81.30.82



SANITAIRE

Tél. 27.81.04.62

*vous invitent à découvrir
leur nouvelle salle d'exposition
de carrelage et sanitaire*

**122, avenue de Paris
59267 PROVILLE-CAMBRAI**



LIBRE PROPOS

Un petit geste pour nous et les générations futures

Pour des raisons de sécurité nous ne pouvons recycler nos papiers mais toutefois nous pouvons faire des économies tout en protégeant la nature.

Pour cela un effort suffit.

Commandez des fournitures recyclées.

Pensez aux arbres, aux générations futures. Nous pourrons grâce à cela faire des économies de 50% environ.

M. Note Frédéric
S.A. 31.103

POUR TOUT SAVOIR AVANT D'ACHETER UNE LITERIE

Probed Epéda Pirelli

Literiez

Dunlopillo Simmons

SPECIALISTE HORS COTE EN STOCK

Route de Paris
(Zone commerciale)
59400 CAMBRAI SUD
Tél. 27.78.41.40

Texallat Treca

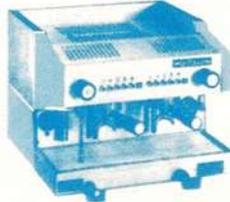
MACHINES A CAFÉ
LAVE VAISSELLE

Tél. 21.51.72.94

NORD-EXPRESS
S.A.R.L.

105, rue d'Arras
62000 WAILLY-LEZ-ARRAS
RC Arras B 701.720.476

LAVE VERRES
Fourniture Matériel et Collectivité



LIBRE PROPOS

Le Service Historique des Armées nous explique l'origine des "Vieilles Tiges"

C'était en 1920, à Etampes, racontait en son temps, Joseph Frantz. Nous étions là quelques copains : Jean-Claude Bernard, Paul Schneider, Sadi Lecointe et quelques autres. Nous nous sommes demandés pourquoi nous ne nous grouperions pas, nous les "Vieux" d'avant la guerre de 1914.

L'idée nous a paru bonne et nous l'avons mise à exécution. Mais il fallait trouver un Président. Jean-Claude Bernard nous a dit :

"Je connais quelqu'un qui ferait un très bon Président : c'est Léon Bathiat. Il a vendu son affaire, il n'est plus très occupé, ce serait parfait."

Nous avons donc demandé à Léon Bathiat qui a trouvé l'idée excellente. Il nous a tous réunis. Nous étions une quarantaine à l'époque, et c'est ainsi que les Vieilles Tiges se sont constituées et ont nommé leur Président.

Pourquoi les Vieilles Tiges ? Nous en avons discuté quelque temps, autour de la classique appellation "Amicale des Anciens Aviateurs d'avant-guerre". C'était un peu long, et finalement c'est Léon Bathiat qui a trouvé notre "raison sociale" ! Et nous l'avons adoptée.

Lorsque, après 42 ans de présidence, Léon Bathiat a exprimé le désir de "passer la main", il avait des excuses à 87 ans, on en a senti deux ou trois qui n'ont pas accepté. J'ai donc pris la suite en 1964. Et naturellement, on m'a posé souvent la question : Pourquoi Vieille Tige ? Un peu gêné, je réponds à mes interlocuteurs : *"Vous comprenez, la Vieille Tige c'est une tige qui a porté une fleur, puis la fleur est tombée, mais la tige est restée vivante. Mais je dois vous dire que lorsque nous en avons parlé en 1922, et que nous avons choisi ce titre, ce n'était pas tout à fait cela... Nous étions entre aviateurs. Alors imaginez !!"*



**Sur terre comme
dans les airs**

LUNETTES HUMBERT

26, place A. Briand - 59400 CAMBRAI
Tél. 27.81.34.41

Cartier - Ray-Ban - Vuarnet - Lacoste
Nina Ricci - Carrera
Lentilles de contact

S.A.R.L. AGRI SERVICE 62

**VENTE ET REPARATION
MATERIEL AGRICOLE
TOUTES MARQUES**

ET MOTOCULTURE DE PLAISANCE

Concessionnaire UNIVERSAL ZETOR

Agent FIAT - AGRI - HESSTON

28 bis, rue Nagot - 62860 SAUCHY-LESTREE

Tél. 21.59.54.15



LIBRE PROPOS

Il y a de l'électricité dans l'air ou un avenir d'avance

Est-ce pour sacrifier à l'engouement écologique ou réellement par souci de préserver notre avenir tant au plan de l'économie des énergies fossiles qu'à celui de l'environnement, que tous les constructeurs d'automobiles (petits et grands) se lancent dans la fabrication de véhicules électriques ?

Il est difficile d'y répondre, toutefois l'importance des investissements consentis à la recherche et à la création de ces véhicules laisse présager que la voiture électrique sera une réalité de l'an 2000.

Bien que les médias spécialisés et de vulgarisation présentent cet avènement comme une innovation, au seuil du second millénaire, la voiture électrique fêtera son centenaire.

En effet, le 1^{er} mai 1899, Camille JENATZY, pilote d'automobile Belge pulvérise le mur des 100 km/h à bord d'un véhicule électrique - la "jamais contente". L'histoire retient la vitesse (105,850 km/h) et la forme aérodynamique de la carrosserie de cette automobile.

A la même époque, Monsieur KRIEGER accompagné de deux amis parcourt d'un seul trait 307 kilomètres (PARIS - CHATELLE-RAULT) à bord d'une voiture électrique à une vitesse moyenne de 40 km/h démontrant les qualités de cette motorisation.

Malgré un meilleur rendement mécanique (85% contre 25% pour le moteur à essence) mais aussi un prix de revient kilométrique quatre fois inférieur, la voiture électrique est reléguée au chapitre des véhicules expérimentaux. Pourtant les bases et la technique du véhicule propre, silencieux, économique donc idéal étaient là.

Si la technologie du début du siècle ne permet pas au véhicule électrique de s'imposer sur la route, en revanche et heureusement, la motorisation électrique retient l'attention.

Economique, elle est adoptée par les transports en commun. Tramways, trolley-bus, métro et chemin de fer permettent à cette technique d'évoluer au gré des découvertes en électrotechnique et récemment en électronique industrielle.

Aujourd'hui, l'évolution technologique, la maîtrise des techniques de l'automobile stimulées par une décision politique ont mis fin aux tergiversations des constructeurs.

S'il subsiste encore quelques différends sur le mode de propulsion à adopter (tout électrique, hybride ou mixte*) les batteries seront l'élément déterminant. Au rythme actuel des recherches développées sur celles-ci, le tout électrique sortira vainqueur pour l'utilisation urbaine et l'hybride pour la circulation extra-muros. En effet, un des objectifs à atteindre est de garantir 100 kilomètres d'autonomie, entre deux charges, pour une vitesse de 100 km/h.

Etayée par une récente étude statistique qui montre qu'un déplacement sur deux ne dépasse pas 3 kilomètres et que l'acquisition d'un second véhicule répond à des besoins quotidiens compris entre 10 et 20 kilomètres par jour effectués en cycle urbain, cette clause technique s'inscrit parfaitement pour une utilisation urbaine et est en passe de devenir une réalité (déjà atteinte et largement dépassée chez certains constructeurs).

Forts de ces constatations, l'Etat, les collectivités locales et les villes ont décidé de tout mettre en œuvre pour promouvoir la voiture électrique.



LIBRE PROPOS

Il y a de l'électricité dans l'air ou un avenir d'avance

Outre les retombées économiques et écologiques offertes par ce type de véhicule parmi les idées incitatrices apparaissent les zones de stationnement. Situées au cœur des villes, elles seront équipées de bornes standardisées à recharge rapide et automatique. L'électronique, pour piloter l'électromagnétisme, l'informatique pour assurer un juste paiement de la consommation, libèreront le conducteur du souci de connecter sa voiture pour assurer le retour. Une élégante façon d'acquitter un péage de stationnement tout en faisant le plein d'énergie.

Chez nous, le Ministre de la Défense a décidé de procéder à l'expérimentation de voitures électriques sur trois sites significatifs un commandement stratégique, une base navale, et une base aérienne.

Une base aérienne, une infrastructure quasi urbaine et une flotte intéressante de véhicules, voilà un bon sujet d'expérience surtout si vous y ajoutez une petite dose d'économie.

C'est sur cette analyse et avant la lettre que la Base aérienne 103 "René Mouchotte" a entrepris l'expérimentation d'un véhicule électrique. Avec le concours de la Société ERAD, constructeur anichois de voiturettes, les Moyens techniques 10.103 ont testé un petit utilitaire à propulsion électrique. Confié à l'ERT 17.103, pour effectuer l'acheminement des commandes de matériels aux unités techniques, l'UTILIT 400 (c'est son nom) a desservi principalement l'Escadron de MIRAGE 2000, le 1/12.

A la fin de cet essai, il a parcouru 600 kilomètres et a prouvé sa raison d'être. Comparé à un "trafic" affecté à la même mission, il s'est révélé nettement plus économique (0,01 franc/km) et d'une manière générale, même si les amateurs de vitesse ont été déçus (30 km/h) il a séduit par sa maniabilité, son encombrement et sa souplesse d'emploi...

Incontestablement, l'automobile à propulsion électrique est sur le chemin, que dis-je ! sur la route du succès et elle n'est plus une gageure technique. Le mondial de l'automobile 1992 nous montrera assurément un très bel échantillonnage du savoir faire de nos constructeurs (et des autres) dans ce domaine.

L'an 2000 avec une transformation des mentalités pourrait donner naissance non pas à une simple voiture électrique mais à un moyen de transport radicalement nouveau.

Capitaine GRZEMSKI
GERMAC

* **Tout électrique** : propulsion électrique, énergie fournie par des batteries à recharger.

Hybride : propulsion électrique, énergie fournie par des batteries dont la décharge est compensée par un générateur embarqué (turbine, etc.).

Mixte : propulsion électrique, énergie fournie par des batteries à recharger. Propulsion suppléée par un moteur thermique et une boîte de transfert.



LIBRE PROPOS

Comment piloter un 2000 ?

- 1) Approchez-vous rapidement de l'avion, à grande enjambées, en regardant fréquemment votre montre avec l'allure décidée du casse-cou qui ne craint ni Dieu ni Diable, vous impressionnez ainsi fortement les jeunes mécaniciens surtout de nuit.
- 2) Vous aurez pris soin de ranger en pagaille dans votre casque outre vos gants et l'embout du tuyau O2, un carnet de procédures, une fiche tableau de fréquence représentant la cristallisation de l'avion ainsi que quelques cartes de navigation avec et sans peau de couilles ; en froissant ces dernières vous paraîtrez plus moustachu. Engagez violemment votre casque entre les barreaux de l'échelle, vous obligerez ainsi le mécanicien à le monter lui-même dans l'avion.
- 3) Vérifications avant le vol : Faites votre tour avion d'une manière aussi rapide que réfléchie. Assurez-vous de botter vigoureusement tous les pneus, suivant besoin : pissez dessus. Lorsque vous arrivez à un endroit particulièrement compliqué (becs, volets ou aérofreins, admirez d'un air sérieux pendant quelques bonnes secondes avant de continuer ; cela donne une impression favorable au mécano et lui donne à penser que vous savez ce que vous faites. Ne branlez pas la tête pendant le tour avion, ne claquez pas la langue d'un air sceptique, cela tracasse le chef de piste et lui provoque des aigreurs d'estomac.
- 4) Lorsque vous avez terminé le tour, vérifiez le numéro de l'avion sur l'empennage, portez votre regard sur la poche en plastique transparente et votre genoux et courez rapidement vers l'appareil qui vous était assigné ?

Là répétez les opérations de 1 à 4 sauf 2.

- 5) Pour pénétrer dans l'appareil, approchez-le du côté gauche, propulsez-vous sur l'échelle d'accès en souplesse sans la regarder.

- 6) Relevez-vous, remplacez soigneusement l'échelle et grimpez les barreaux.

NOTA : Efforcez-vous de contrôler la sensation de crampe à l'estomac et surtout ne regardez pas en bas ! c'est la phase la plus délicate du vol, elle doit être effectuée avec précision.

Pénétrez dans l'habitacle ; peu importe la méthode, à ceci près que dans la mesure du possible vous éviterez d'y plonger la tête la première. Ceci afin de ne pas y laisser choir vos crayons. Dans ce cas, considérez-les comme perdus ; les mécanos sont pauvres.

- 7) Survient la phase de débrouillardise dans laquelle le pilote doit s'efforcer de se tirer d'affaire avec les tuyaux d'oxygènes, bretelles, casque, gants, sangle anti-G, jambières, sécurités siège, cache sécurité d'armement, canot de sauvetage gonflé, papiers de chewing-gum, réglage des palonniers, camoufler les autres bidules et gadgets qu'il trouve épars dans la cabine.

- 8) Ensuite vérifier la position de la poignée pilote ainsi que celle de la manette de puissance. Si le manche est dans votre main gauche et la manette des gaz dans votre main droite, vous êtes assis à l'envers ! Pas de panique, souriez au mécano, faites un signe amical aux autres et calmement faites un 180°. Placez alors les interrupteurs, leviers, boutons et breakers d'une manière plaisante qui attire l'œil, et préparez-vous à lancer la machine.

- 9) Pour mettre en route, après avoir appuyé sur le bouton qui va bien, avancez la manette sans mollesse jusqu'à PGS et attendez les signaux de mécanicien. Quand il commence à s'agiter pour attirer votre attention, résistez à la tentation de lui faire un geste. Rapidement, plongez la tête dans vos réveils et tout en surveillant d'un œil, retripotez les boutons et leviers, interrupteurs et breakers jusqu'à ce que vous trouviez la bonne combinaison qui calmera enfin ses gesticulations. Relevez enfin la tête et souriez-lui, il appréciera et c'est sans boudier qu'il partira récupérer ses bâches et matériels de campement, son dégueuloir et ses burettes à l'huile et qu'enfin il relèvera son solex d'un air attendri.



- 10) Quand vous êtes autorisé à rouler, passez la manette des gaz sur PC et sautez les cales en douceur. Ramenez vivement la manette sur PGS puis passez gentiment sur 50%, évitez par la suite d'utiliser la PC, cette méthode de roulage irrite le personnel de piste.

- 11) Si après avoir viré pour sortir de votre alvéole, vous apercevez un autre avion qui roule vers vous, arrêtez-vous vite, faites demi-tour et remontez le taxiway vers l'autre extrémité de la piste. Vous avez fait une sérieuse boulette. La prochain fois, renseignez-vous sur le QFU en service.

- 12) Arrivé au point de manœuvre, commencez immédiatement à appeler la tour, fréquemment et ce à intervalles réguliers. Cela accélère la procédure de décollage et vous permet d'être en l'air beaucoup plus vite.

- 13) Dès le lever des roues, affinez sans mollir 70° boule, fermez les yeux et comptez jusqu'à 10. Si entre temps et par chance, il n'y a pas eu de contact avec le sol, continuez la mission comme prévue.

NOTA : Vous pouvez si vous le désirez ouvrir à nouveau les yeux pendant le reste du vol, ceci est cependant facultatif et laissé à votre discrétion.

- 14) Au retour, inscrivez sur la formule 11 votre nom en abrégé (quelques lettres suffisent, votre grade (en entier) et dans la case remarques et constatations, vous marquez 1 - 21 - 38, sans aucune autre explication, vous ferez ainsi preuve d'une grande compétence, vous serez celui à qui on ne la fait pas.

Ces conseils, donnés par un vieux pistard feront de vous une personnalité appréciée de tous.

Un Mécano "Chibane"
du G.E.J. (M.E. U.E.)



LIBRE PROPOS

Deux nouveaux à la 12° Escadre de Chasse

Le 31 août 1992, nous débarquons tout frais moulu de l'Ecole de l'Air (LTT DIVE) et de l'Ecole Militaire de l'Air (LTT FAIVRE) sur la B.A. 103 "COMMANDANT MOUCHOTTE" où nous sommes affectés au GERMAS 15.102 pour une période de parrainage. Nous constatons immédiatement et non sans plaisir que nos études salonnaises vont nous être d'un grand secours : l'avant de l'avion est effectivement le côté où se trouve la verrière.

Après un circuit arrivée rondement mené, nous sommes présentés au LCL MOISY, Commandant la 12° Escadre de Chasse. Puis retour au GERMAS où nous attend un circuit interne très spécial.

Investis d'une mission hautement confidentielle, nous nous présentons aux Chefs des Services Techniques Escadron munis de plis mystérieux clamant haut et fort notre appartenance au Grand GERMAS 15.102 et laissant sous-entendre un dédain certain pour les unités visitées.

Quelques jours plus tard, nous passons au GERMAC 16.103 afin d'effectuer une visite de courtoisie qui se termine par une prise de mensuration pour la confection d'une boîte avec capitonnage et poignées dorées (à l'extérieur).

La deuxième semaine de présence sur la base débute par un rendez-vous auprès du Médecin-Chef. C'est après une prise d'empreintes du nez, à l'aide d'un tampon encreur, et de diverses mesures effectuées de main de maître par une charmante infirmière que l'on nous remet un certificat d'aptitude au port du masque O2, à s'asseoir sur un siège éjectable et à utiliser les protections individuelles en dotation dans le S.S.A.

Ainsi s'achève notre accueil au sein de la 12° Escadre de Chasse. Celui-ci fut courtois et chaleureux et nous ne l'oublierons certainement pas.

A suivre...

LTT DIVE
LTT FAIVRE



53, rue Oswald-Crépi
59130 LAMBERSART
Tél. 20.31.53.71

LE DEMENAGEMENT OUTRE-MER

CAISSE - VOITURE
GARDE-MEUBLES (tarif réservé aux militaires)

Agences AGS à :
FORT DE FRANCE - POINTE A PITRE - REUNION - CAYENNE
NOUMEA - TAHITI - MAYOTTE - LONDRES
Agents à DJIBOUTI

N° Vert 05.05.05.47



LIBRE PROPOS

A la mémoire de Guynemer "L'AS DES AS" Chevalier du ciel

Les cérémonies commémorant le 75^e anniversaire de la disparition du Capitaine Aviateur Georges Guynemer à Poelkapelle en Flandre orientale belge le 11 septembre 1917, s'est déroulée le dimanche 27 septembre dernier à Cambrai au Monument de la Victoire.

La **Section de Cambrai** de l'Association Nationale des Sous-Officiers de Réserve de l'Armée de l'Air (**A.N.S.O.R.A.**) qui avait participé la semaine dernière aux Cérémonies en Belgique avait cette année encore voulu garder les traditions en organisant à Cambrai un appel du souvenir de celui qui est l'archétype de notre Armée de l'Air.

C'est ainsi que son Président Monsieur André Massin, qui est par ailleurs Président adjoint du groupement Nord - Pas-de-Calais, rappela les circonstances du dernier Combat de "l'As des As" aux 53 victoires.

Puis, il fit la lecture de la dernière citation, rédigée par le Général Paul Antoine, commandant la 1^{re} Armée française ; s'adressant à l'assistance, Monsieur Massin termina : *"Mesdames, Messieurs... dans ce pieux souvenir, nous voulons réunir tous nos camarades disparus en service commandé... dont ceux de la 12^e Escadre de Cambrai."*

Le Colonel Michel, Commandant de la Base aérienne 103, René Mouchotte avait tenu à apporter à cette cérémonie, l'honneur de sa présence.

On remarquait parmi les personnalités Monsieur Stéphane Deregnancourt, Président de l'Union Aéronautique de Cambrai, dont les avions survolèrent longuement la cérémonie, de Monsieur Leblanc, Président du Souvenir Français, du Commandant (C.R Air) Vanengelandt, des Adjudants-Chefs Couturier, Dubus, Leroy..., des Présidents des Associations accompagnés de leur Porte-Drapeaux, d'anciens de l'Armée de l'Air, anciens combattants et sympathisants.

Monsieur le Grand Doyen avait organisé un office du Souvenir en la Basilique Métropolitaine.

Monsieur André MASSIN
Président de l'A.N.S.O.R.A.



FLASH RECETTE

La tarte au maroilles ou goyere

Préparation : 20 mn

Cuisson : 30 mn

Pour 4 à 6 personnes

Ingrédients :

- 250 g de farine
- 4 œufs
- 175 g de beurre
- 200 g de fromage blanc
- 1/2 maroilles
- sel
- poivre

- 1) Coupez 125 g de beurre en petits morceaux - laissez ramollir.
- 2) Versez la farine dans une terrine ; creusez-la en fontaine ; ajoutez au centre un œuf, une pincée de sel et le beurre ramolli ; mélangez et roulez la pâte en boule.
- 3) Otez la croûte du maroilles ; écrasez-le à la fourchette et mélangez avec le fromage blanc. Ajoutez 3 œufs battus, sel, poivre.
- 4) Aplatissez la pâte dans un moule beurré.
- 5) Garnissez avec la préparation aux fromages et laissez cuire 20 minutes à four moyen.
- 6) Sortez le moule ; répartissez le reste du beurre et laissez cuire à nouveau 10 minutes.
- 7) Lorsque la cuisson est terminée, démoulez et servez bien chaud.

Adjudant HONORE





FRANÇOIS-PNEUS

C'EST 7 CENTRES AU SERVICE DE VOTRE AUTO

14, avenue Victor Hugo - 59400 CAMBRAI

Tél. 27.83.70.54

**SPECIALISTE DU PNEU TOURISME
4 X 4 - CAMIONNETTE - POIDS LOURDS**

Possibilité montage en nos ateliers - Equilibrage et réglage du parallélisme

ECHAPPEMENTS

REMORQUES

ATTELAGES

AMORTISSEURS

VOUS TROUVEREZ EGALEMENT CHEZ NOUS :

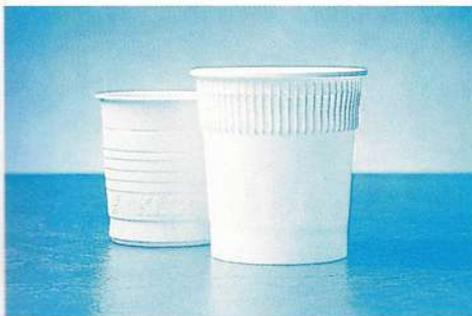
- Un accès simple et une facilité de parking
- Un service performant, rapide et de précision
- Une gamme importante de produits et de prix adaptés à votre utilisation
- Une garantie FRANÇOIS PNEUS sur l'ensemble des produits.

Remise supplémentaire effectuée pour le personnel de la base

SYSTEME DE BOISSONS



LE CONCEPT PRÉ-DOSE POUR LE **PETIT DEJEUNER AU MESS AVIATEUR**



- **DES PRODUITS DE QUALITE**
- **SIMPLE ET PRATIQUE**
- **HYGIENE ET SECURITE**



POUR TOUS RENSEIGNEMENTS VEUILLEZ CONTACTER
Yvon PRIGENT Responsable des marchés au
05.38.68.28



FONDATION DES ŒUVRES SOCIALES DE L'AIR

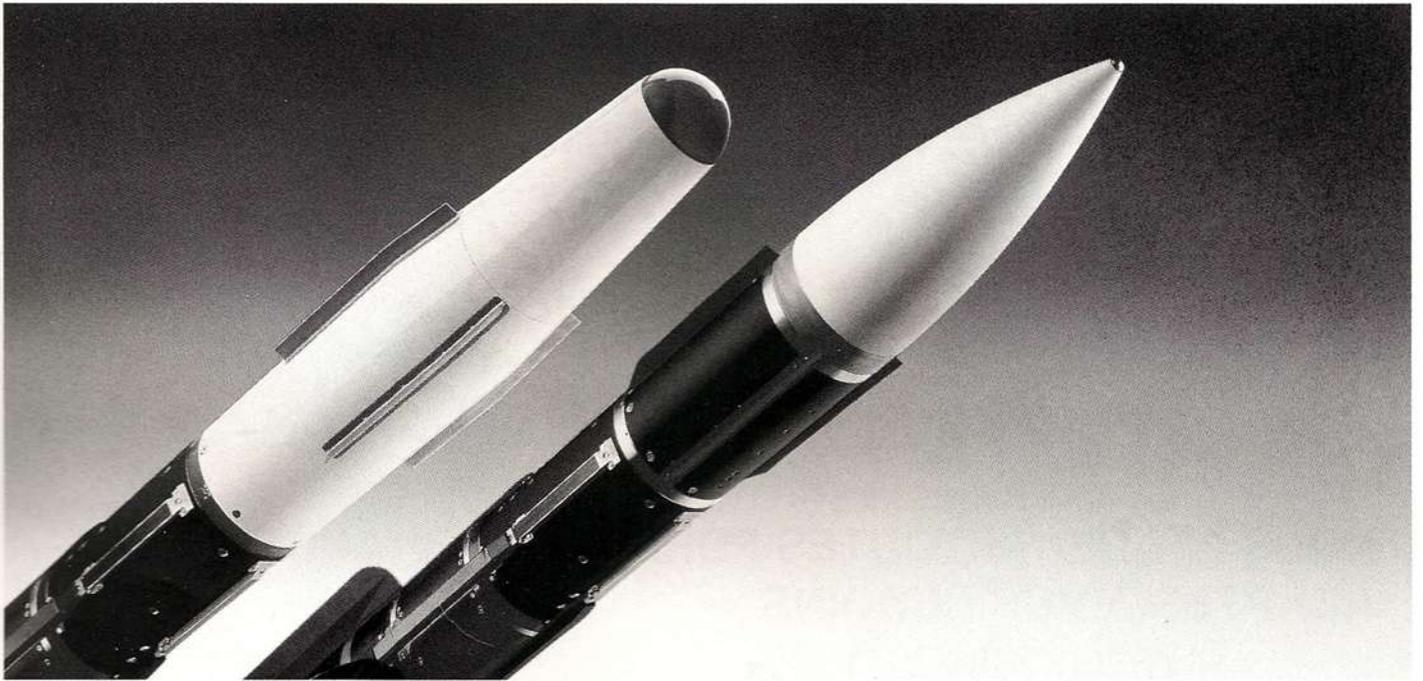
ENTRÉE 40 Frs
Gratuite moins de 15 ans

Base aérienne
de CAMBRAI EPINOY
Dimanche 23 Mai 1993

MEETING NATIONAL
DE L'AIR



ON N'A JAMAIS TORT D'AVOIR RAISON TROP TÔT : MICA



Les bouleversements de la situation mondiale n'ont pas fait disparaître les risques et les menaces. Ces menaces, diversifiées et imprévisibles imposent aux forces aériennes un concept de missile air-air polyvalent, qui assure une très grande souplesse d'emploi.

MICA, UN CONCEPT D'AVANCE

MICA a été conçu en version de base avec un autoguidage radar actif pour satisfaire aux besoins de l'interception et du combat tout temps. Un autoguidage interchangeable infrarouge à imagerie capable des missions d'interception assure, en emport panaché, une souplesse d'emploi et une polyvalence sans égal et apporte une efficacité accrue en ambiance de guerre électronique.

LÉGER, COMPACT, MICA VA LOIN

La miniaturisation de l'ensemble de son électronique embarquée, sa faible traînée aérodynamique associée à un taux de motorisation très élevé, lui donnent des portées compatibles aux performances des radars actuels et futurs. MICA est la réponse optimisée aux besoins des forces aériennes.

MATRA DÉFENSE, l'expérience du futur.





792 bis, avenue de Dunkerque
59160 LOMME
Tél. 20.93.30.60 - Fax 20.93.18.41

**NOUS ETUDIONS TOUTES FORMES DE FINANCEMENTS
ADAPTES A VOS BESOINS**

- IMMOBILIERS 100%
- CREDIT BAIL
- FONDS DE COMMERCE
- RESTRUCTURATIONS DE CREDITS

et plus personnalisés, nos rachats de crédits en un seul

SI VOUS AVEZ TROP DE CREDIT

(personnels, permanents, travaux, voitures, mobiliers, revolving, etc.)

QUE VOUS SOYEZ PROPRIETAIRE IMMOBILIERS

OU ACCEDANTS A LA PROPRIETE

REDUISEZ VOS MENSUALITES

NOUS VOUS REGROUPONS

TOUS VOS PRETS EN UN SEUL

PROPRIETAIRES : JUSQU'A 15 ANS

ETUDE GRATUITE CONFIDENTIELLE SANS ENGAGEMENT
(sans ouverture de compte bancaire)





SECURITE ET PERFORMANCES

INNOVATION PERMANENTE

SYNERGIE D'UN GRAND GROUPE

ENTIEREMENT ORIENTE CLIENT

RESEAU INTERNATIONAL D'APRES-VENTE

THOMSON-CSF : LE REFLET DE LA REALITE.

Quand la compétition devient particulièrement intense dans le monde, vous avez besoin de l'aide d'un spécialiste mondialement reconnu dans le domaine de la simulation. Ce spécialiste, c'est Thomson-CSF. Ses atouts sont réels ! Haute technologie, innovation, recherche, Thomson-CSF est votre partenaire idéal pour la simulation. Son équipe internationale met à votre disposition l'éventail de produits le plus large sur le marché : des simulateurs de cabine de l'aviation commerciale jusqu'aux simulateurs complexes de combat dans le domaine de la Défense, en passant par tous les

autres domaines de la simulation. Thomson-CSF vous fait bénéficier d'un réseau d'après-vente partout dans le monde, et vous donne l'assurance que chaque système livré, conçu sur mesure, répond exactement à vos besoins de formation.

De meilleurs produits, un meilleur service, un meilleur choix, vous pouvez tout demander à Thomson-CSF. Même la lune !

 **THOMSON-CSF**
World-Class Electronics

DIVISION SYSTEMES D'ENTRAINEMENT ET DE SIMULATION

 **THOMSON-CSF** DEPARTEMENT SIMULATEURS : 3, avenue Albert-Einstein - BP 116 - 78192 Trappes Cedex - France - Tel : (1) 30.69.41.00 - Fax : (1) 30.69.44.44

 **LINK-MILES** : Churchill Industrial Estate - Lancing - West Sussex BN 15 8UE - England - Tel : (903) 75.58.81 - Fax : (903) 76.31.72

 **BURTEK** : 7041 East 15th Street, P.O. Box 1677 - Tulsa-OK 74101 - U.S.A. - Tel : (918) 836-4621 - Fax : (918) 834-3768

CREDIT MUNICIPAL

*au cœur
de la cité*



"Des prêts sans préjugés"

Savez-vous qu'il existe au cœur de la cité, un établissement public, le Crédit Municipal de Lille, qui vous propose des financements pour tous les moments de votre vie, dépenses imprévues, coup de cœurs, projets.

Déjà plus de 50000 de nos collègues fonctionnaires profitent des avantages du Crédit Municipal de Lille et nous ont choisis pour être leur partenaire financier.

Pourquoi pas vous demain ? Pour cela, il vous suffit de compléter ce coupon-réponse et de nous le retourner. Nos conseillers feront le reste.

**Spécialiste du prêt
par correspondance
le Crédit Municipal de Lille
vous accorde à domicile,
le prêt sollicité**

Pour ce faire, contactez le siège
rue Nicolas Leblanc

Tél. 20.40.59.59

Si vous préférez vous déplacer voici la liste
de nos agences :

- Lille : 34, rue Nicolas Leblanc (métro République) - Tél. 20.40.59.59
- Amiens : 4, place A. Ficquet
Tél. 22.91.76.60
- Arras : 24, rue Ernestale - Tél. 21.71.03.16
- Beauvais : 8, rue Desgroux
Tél. 44.48.37.37
- Béthune : 55, rue du Pot d'Etain
Tél. 21.68.07.07
- Dunkerque : 3, rue du dr. Louis Lemaire
Tél. 28.59.08.32
- Lens : 9, rue Berthelot - Tél. 21.67.63.77

M. Mme Melle Prénom

Adresse

Code postal Ville

Tél. pers. Tél. prof.

J'ai un projet immédiat et je souhaite être contacté(e) pour un rendez-vous à ma convenance

J'ai un projet plus lointain mais je souhaite recevoir une documentation pour mieux vous connaître

A retourner au Crédit Municipal de Lille, Service Commercial, 34, rue Nicolas Leblanc - 59000 LILLE