

FLASH 103

146



NON! MAIS GOÛTEZ MOI ÇA!...



PAS DE BÊTISES!...
A CAMBRAI :
AFCHAIN
LES FAIT SI BIEN!..

Histoire des BÊTISES

BETISES..? Il y a une bonne centaine d'années, Grand'Père AFCHAIN qui était alors apprenti confiseur chezses parents dans notre bonne ville de CAMBRAI avait fait des erreurs dans la fabrication des bonbons qui lui avaient été demandés.

Sa mère lui cria alors, avec colère : ils sont ratés tes bonbons ! Tu n'es bon à rien ! Tu as encore fait des bêtises !

Mais les bonbons ratés se vendirent fort bien et furent beaucoup redemandés surtout parce qu'ils étaient digestifs

et rafraîchissants. On leur donna le nom de BETISES puisqu'ils étaient le résultat d'erreurs, de bêtises de fabrication et c'est ainsi que Grand'Père AFCHAIN fut l'inventeur des BETISES DE CAMBRAI.

Depuis cette époque les BETISES DE CAMBRAI AFCHAIN furent toujours imitées, copiées et contrefaites, mais elles n'ont jamais été égalées.

Elles sont les SEULES VRAIES BETISES DE CAMBRAI.

Fabrique et bureaux : Zone industrielle B.P. 412

Tél. 81.25.49

SOMMAIRE 46

LE MOT DU COLONEL
FLASH-BASE
C.I.M.73/08
"J'ai essayé la SIMCA 1100 TI"
LA TRANSHUMANCE
LES EXPLOITS DE LA S.S.I.S.
LE RODEO
LES NOUVELLES DU SAMBRE
G.E.R.M.A.S.
AUTO-CROSS-STORY
"Y Z'ont remis ça!"
RUGBY
BILAN DU B.S.P.
LES MYSTERES DE L'ORIENT
LES MOTS CROISES

Rédacteur en chef.....Aspirant LEMAIRE
Rédacteur en sous-chef.....Aspirant HAILLARD
Script-Girl.....Anne-Marie ZAMPARINI
LA REALISATION TECHNIQUE EST L'OEUVRE DE L'EQUIPE OFFSET:
Tapeur de carton.....S/C CRETTEUR
Fauteur d'orthographe.....2°CL BAZIN A.
Les taches d'encre sont de.....2°CL HENIN R.
INGENIEUR DE LA PHOTOGRAPHIE:S/C CRETTEUR
Avec la participation d'une équipe de plieurs confirmés du C.I.M. sous la direction de l'Aspirant SION
OEIL TUTELAIRE.....LIEUTENANT LEFRANC

FLASH 103 Gazette de la B.A.103

Abonnement annuel:-6 N°.....6 Frs

-de soutien...10 Frs C.C.P.392 69 LILLE FOYER DE L'AIR 103

Le Mot du Colonel

J'espère que chacun de vous aura passé d'heureuses vacances. Maintenant, la vie reprend son cours normal et la douceur de cette fin de saison ne doit pas nous faire oublier nos tâches essentielles.

En même temps que paraissent, dans ce numéro, les résultats du B.S.P., j'insiste une fois de plus sur la nécessité de faire une large place aux activités sportives. Toutes facilités sont offertes sur la base pour pratiquer le sport et je regrette que certains négligent une occasion bien simple de se détendre et de conserver un équilibre précieux. "Mens sana in corpore sano" (un esprit sain dans un corps sain) est un adage millénaire que chacun doit garder à l'esprit à une époque où règne la tension nerveuse.

J'aimerais voir dorénavant le mercredi matin un peu plus de gens de tous âges et de tous grades sur les stades. N'oubliez pas aussi qu'il est toujours possible de trouver dans une journée, quelques instants à consacrer au sport, les nécessités du service ne sont pas si contraignantes.

FLASH

La Commémoration de la mort en service aérien commandé de MARYSE BASTIE a été marqué par une prise d'armes à la Base aérienne 103



Vendredi 6 juillet à 8 heures s'est déroulée une prise d'armes sur la Base aérienne 103, en commémoration de la mort en service aérien commandé de Madame Maryse Bastié

Aviatrice de renommée mondiale, elle établit en 1930 le record de durée féminin international, en 1931 le record féminin international de distance, en 1936 la traversée féminine de l'Atlantique sud en douze heures de vol.

Tombée à LYON le 6 juillet 1952 au cours d'une journée aéronautique, Maryse Bastié était commandeur de la Légion d'Honneur à titre militaire, Capitaine de l'Armée de l'air, totalisait 3.000 heures de vol.

Le Colonel PINTOR, commandant la Base aérienne 103, passa les troupes en revue puis Madame LECCIA, sous-officier féminin de l'Armée de l'air, donna lecture du message historique, qui fut suivie de la montée des couleurs.

Prise de Commandement à la 7ème batterie des Forces terrestres anti-aérienne par le Lieutenant LAVOUE

Le 9 juillet, le Lieutenant LAVOUE s'est vu remettre par le Colonel HINTERLANG, commandant le 402^e Régiment d'artillerie anti-aérienne à LAON. Le commandement de la 7ème batterie stationnée sur la Base aérienne 103 CAMBRAI.

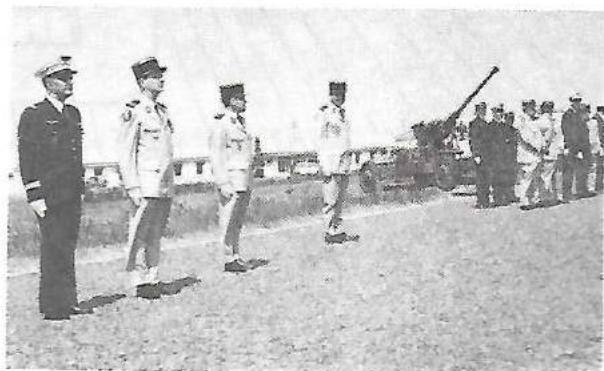
Le Colonel HINTERLANG et le Colonel PINTOR, commandant la Base aérienne de CAMBRAI, passèrent les troupes en revue. Puis le Colonel HINTERLANG procéda à la passation de commandement.

Après le défilé, un vin d'honneur et un repas de corps mirent un point final à la cérémonie.

On notait la présence de :

- Monsieur le Lieutenant-Colonel DOME NECH de CELLES, Commandant le 58^e R.A. de DOUAI.

- Messieurs les Chefs de Moyens de la Base aérienne 103.



Le Commandant LE BOUVIER succède au Commandant ARRAULT au commandement de l'Escadron de Bombardement 03/093



Le 10 juillet, une prise d'armes a marqué la prise de commandement de l'Escadron de Bombardement 03/093 " SAMBRE " par le Commandant LE BOUVIER en remplacement du Commandant ARRAULT, affecté à BORDEAUX pour occuper les fonctions de Commandant en second de la 92° Escadre de Bombardement.

Cette cérémonie présidée par le Général de Division aérienne SAINT-CRICQ, commandant les Forces aériennes stratégiques se déroula en présence des autorités civiles et militaires de la région

Accueilli à sa descente d'avion par le Colonel PINTOR, commandant la Base aérienne 103 de CAMBRAI et par le Lieutenant-Colonel NICOLAS, commandant la 93° Escadre de Bombardement, le Général SAINT-CRICQ se dirigea vers le parking avions de l'Escadron de bombardement 03/093 où il passa en revue les troupes. Il procéda à une remise de décoration en faisant officier dans l'ordre de la Légion d'Honneur le Colonel PINTOR commandant la Base aérienne 103 de CAMBRAI. Puis, le Lieutenant-Colonel NICOLAS passa le commandement de l'Escadron de Bombardement au Commandant LE BOUVIER.

Après le défilé au son de la Musique du 43° R.I., la cérémonie s'acheva par un vin d'honneur où étaient conviées les personnalités présentes.

On remarquait notamment la présence de Monsieur DESGRANGES sous-préfet de CAMBRAI, LAURENT, maire d'EPINOY, HURET, maire d'HAYNECOURT, DURAND, chef de service au Commissariat de renseignements généraux, BERTHE, ingénieur T.P.E., chef du service local construction de la B.A. 103, du Commandant DUTORDOIR, commandant le C.S. 2 et la place de CAMBRAI, le Colonel DECHELETTE, chef d'Etat-major du C.A.F.D.A., le Commandant de réserve COTTIN, adjoint pour les réserves au Colonel commandant la Base.

Une manifestation de sympathie a marqué le départ du Commandant PIGNIER

Le 12 juillet, en fin d'après-midi, au Foyer du soldat, une sympathique manifestation a marqué le départ à l'Etat-major du Commandement Air des forces de défense aérienne à TAVERNY du Commandant PIGNIER, chef de l'Escadron des services généraux.

Venu de MONT DE MARSAN il y a cinq ans, le Commandant PIGNIER avait su gagner par sa cordialité, ses qualités hu-

maines et sa bienveillante autorité, l'estime de tous.

Parmi les nombreuses personnalités militaires et civiles présentes, on remarquait la présence de MM. le Colonel PINTOR, commandant la Base, entouré de la majorité des officiers de la base, le Commandant DUTORDOIR, commandant d'armes de CAMBRAI, le Lieutenant-Colonel de réserve DEROIDE, le commandant de réserve

GLORIAN, ancien commandant des Moyens généraux, PAVY, chef de section départementale et VIOUX, de l'A.N.P.E. d'ARRAS; BARATTE, directeur du centre FPA de CANTIN, MITERNIQUE, président du syndicat des boulanger de CAMBRAI, juge au Tribunal de commerce et du conseil des prud hommes, MARIAN, représentant M. BAUDUIN, directeur de l'A.N.P.E. de CAMBRAI, BERTHE, ingénieur T.P.E., chef du service local constructeur de la Base.

Après l'allocution du Commandant BERGES qui insista sur l'action du Commandant PIGNIER au niveau de la promotion sociale, le Colonel PINTOR regretta le départ de cet officier supérieur efficace et dévoué.

Les remerciements du Commandant PIGNIER.

Très ému par les marques de sympathie le Commandant PIGNIER remercia tous ceux qui ont travaillé avec lui depuis cinq ans, et particulièrement les chefs de moyens, qui l'ont aidé dans sa tâche et les membres du service de promotion sociale qui ont formé une équipe homogène.

Les remerciements allèrent ensuite aux personnalités civiles, notamment aux représentants de l'A.N.P.E. et à Monsieur BARATTE, pour leur soutien.

Il précisa que la création du bureau d'action sociale et culturelle répondait à un besoin des "appelés, il permettait de faire en sorte que le service national ne soit pas une rupture et d'éviter une coupure néfaste dans les études.



Il poursuivit en disant qu'il avait toujours voulu que les loisirs soient éducatifs et amener parce biais les militaires à la promotion sociale.

Il se réjouit des bilans sans cesse en évolution du fait que de nombreux jeunes passaient avec succès des examens et concours pendant leur service.

Le Commandant eut ensuite des paroles aimables pour les réservistes, avec lesquels il a participé aux championnats de tir. Il a trouvé chez eux solidarité et fraternité. Grâce à eux, il a eu des relations avec le monde économique, ce qui permet à la Promotion sociale d'offrir des possibilités d'emplois et de toucher la plupart des jeunes.

Il exprima sa gratitude pour tous les cadeaux reçus et invita l'assistance à prendre le "pot" de l'amitié.

Biographie du Capitaine Simon Alain

Né à Senlis le 22 Février 1936, Alain Simon entre à l'Ecole de l'air en 1958 avec la Promotion Blériot.

Nommé sous-lieutenant le 01.10.1960 dans le corps des officiers des bases de l'air, il effectue un séjour de deux ans

comme chef de S.A.S. en Algérie avant d'être affecté à la base-école 720 de Caen, sur laquelle, pendant plus de deux ans, il participe à la Formation des élèves officiers de réserve de l'armée de l'air.

Le Lieutenant Simon rejoint en Janvier 1965 le commandant des Forces Aériennes Stratégiques où il sert comme aide de camp du Général Maurin à Taverny jusqu'en Février 1967 et à L'Etat-Major de l'armée de l'air jusqu'en Décembre de la même année.

Affecté à l'Etat-Major de l'Amiral commandant en chef dans le Pacifique à Nouméa, il rejoint la Nouvelle Calédonie en Décembre 1967. Chargé du renseigne-

ment au sein de cet Etat-Major interarmées, il séjournera à Nouméa jusqu'en Avril 1970.

A son retour en Métropole le Capitaine Simon est affecté à Salon comme chef de cabinet du Général commandant l'Ecole de l'air poste qu'il vient de quitter pour rejoindre la base aérienne 103, en remplacement du Commandant Pignier, muté à Taverny.

"POT" sur la Base aérienne 103 à l'occasion du départ du Commandant DEIN, chef des Moyens d'Administration

Jeudi 9 août, les chefs de moyens et d'unités ainsi que de nombreux militaires de la Base de CAMBRAI avaient tenu à se rendre au "pot" de départ du Commandant DEIN afin de lui témoigner leurs sympathies.

Il appartint au Lieutenant-Colonel BONNET, commandant par intérim la Base aérienne 103, de prononcer la traditionnelle allocution.

Regrettant l'absence du Colonel PINTOR commandant la Base aérienne 103, le Lieutenant-Colonel BONNET exprima sa satisfaction devant le travail accompli par le Commandant DEIN au cours de son trop bref passage à CAMBRAI et toute l'estime que lui porte le personnel de la Base.

Pour souligner la valeur de cet officier supérieur le Lieutenant-Colonel BON-

NET eut cette phrase particulièrement élégante : "Par votre travail, vous avez su transformer les Moyens Administratifs



en une unité opérationnelle". Il lui souhaita également un cinquième galon au service des pensions de LA ROCHELLE, sa nouvelle affectation.

Prenant à son tour la parole, le Commandant DEIN remercia le Lieutenant-Colonel BONNET et toute l'assistance. Il

insista sur le fait que sa réussite à la tête des Moyens Administratifs était le fruit de l'étroite collaboration de tous

La réception s'acheva par la remise d'un cadeau par le personnel des Moyens Administratifs.

C. I. M. 73/08

Compte rendu d'activités entre le 6 et le 29 Aout 1973

Pour les jeunes recrues du CIM 73/08 le premier contact avec l'armée se déroula sous les auspices d'une journée chaude et ensoleillée ; les groupes se formaient rapidement, parcourant dans un ordre déterminé "le circuit arrivée" : ce fut tour à tour la coupe des cheveux et la métamorphose qui en résulta pour certaines recrues dont la dernière visite chez un coiffeur remontait sans doute à fort longtemps ; puis une première série de papiers à remplir destinés à connaître des désidéras et les spécialités respectives.

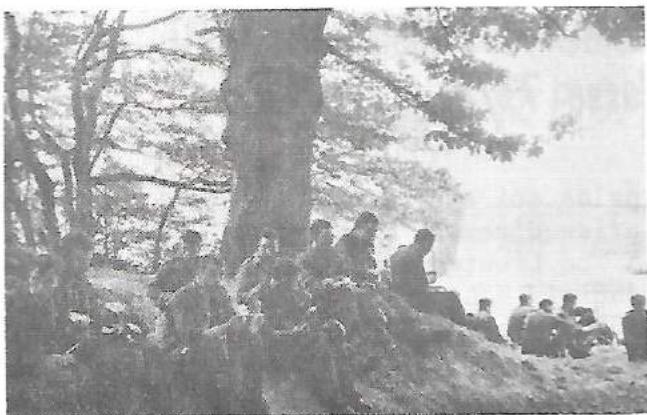
Munis de couvertures et de quelques ustensiles divers, les deux cent trente "trouffions" du CIM firent connaissance avec leurs chambres et les différentes installations attenantes. La plupart furent sans doute surpris, lors du premier repas, de constater que les traditionnels plateaux emboutis n'avaient plus cours à la Base aérienne 103 ; la qualité de la nourriture peut être mise au compte des bonnes surprises constatées par ceux qui venaient de recevoir le statut de militaire. La réception du paquetage à travers de nombreux essais de vêtements acheva la transformation pour les deux compagnies fraîchement constituées : ce nouveau statut trouvait sa confirmation dans la nouvelle tenue. La suite du circuit se déroula les deux jours suivants et fut constituée essentiellement par une visite médicale opérant un dernier contrôle sur la qualité physique des recrues ainsi que par une séance de photographie.

Dans les jours qui suivirent, ceux que l'on appelle familièrement les "bleus" eurent l'occasion d'écouter avec

attention et intérêt une conférence du Lieutenant-Colonel BONNET, commandant en second la base, qui exposa les données essentielles de la politique militaire française actuelle ainsi que les principales raisons du service national. Durant ces quelques jours, les recrues durent s'adapter et s'initier au règlement et à la discipline destinés à produire dans leur nouvelle vie une plus grande efficacité, ainsi qu'un maximum de sécurité nécessaires à la coexistence dans une collectivité : la tenue d'un rapport chaque jour à midi, les différents appels, la nécessité de se rendre en groupe et sous les ordres d'un chef dans tous les lieux....

L'activité essentielle des premières journées se résuma dans ce que l'on désigne d'une abréviation inconnue de la plupart : la M.A.P. c'est-à-dire tout simplement la marche à pieds. Cela permit à beaucoup de constater que le fait de marcher en groupe et au pas, en suivant une même cadence, demande un certain





entraînement, tout comme la façon de piloter, d'opérer des quarts et demis-tours en respectant la synchronisation de tous les gestes.

Parallèlement, des cours théoriques (règlement, topographie, formation morale et civique, armement) et pratiques (maneuvres des armes) furent dispensés. Des conférences faites dans le cadre de la F.M.C. contribuèrent à l'approfondissement du problème de la finalité d'une défense nationale digne de ce nom.

Parmi les habitudes nouvelles à acquérir, le footing à six heures du matin, plus couramment appelé "décrassage" pour ses vertus purificatrices, permit aux recrues de découvrir la base ... au pas de course. La première interruption de ce rythme de vie se situa le jour de la pique nique légendaire et tant redoutée ; en fait la seule chose pénible ressentie par les intéressés fut sans aucun doute, l'obligation de jeûner pendant quelques heures.

La visite organisée quelques jours plus tard, à l'occasion du 15 août fit oublier à ceux qui eurent la chance de recevoir un ou plusieurs parents, un week-end d'abstinence et de souffrance, si minime qu'elle fût. Pendant les jours qui suivirent, et cela jusqu'au second jour de visite du 19 août, la succession des cours, de la marche et du sport reprit de plus belle ; une information à la fois théorique et cinématographique sur la bombe atomique et sa signification dans le cadre de la stratégie de dissuasion, s'ajouta aux connaissances toutes fraîches du nouveau contingent.

Parmi les activités qui suivirent le second jour de visite, le tir et un rallye topographique dans une forêt des environs fournirent la possibilité à tous de mettre en pratique le contenu des cours donnés par l'ensemble des sergents chefs. Les résultats bien que parfois inégaux donnèrent en général satisfaction à l'encadrement responsable de l'instruction.

Aux 20 kms parcourus pendant le rallye topographique s'ajoutèrent durant la dernière semaine une cinquantaine de kilomètres répartis en 3 temps : une marche de nuit "préparative" une marche de nuit "en bonne et due forme" enfin, une marche de jours qui eut pour effet d'augmenter le nombre des "éclopés" et ainsi de provoquer un embouteillage dans le service médical.

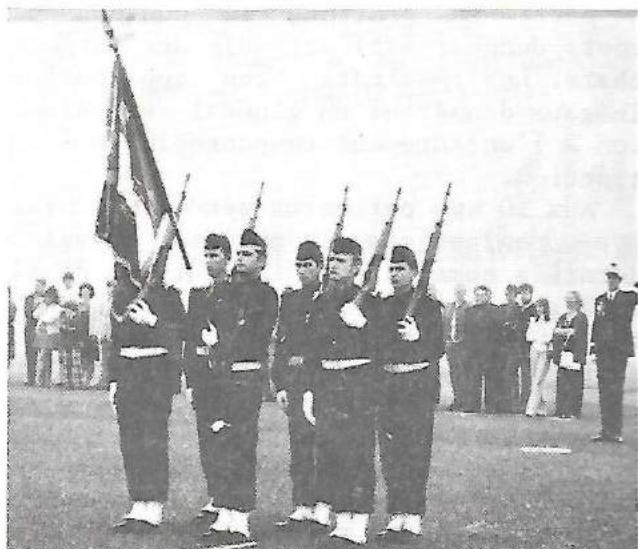
Mais tout cela ne représentant que la phase I du CIM, les "classes" ; pour ceux qui souhaitent prolonger leur effort et d'accéder un jour à une responsabilité, un examen final fut organisé, afin de sélectionner ceux qui pouvaient constituer le "peloton", phase II du centre d'instruction.

En fait tous les cours avaient été disposés en fonction des questions posées dans les tests dits "américains" ; la difficulté fut réelle mais la bonne volonté en triompha souvent.

Après plus de trois semaines de formation militaire l'ensemble des recrues, du CIM 73/08 semblait fin prêt, pour une présentation au drapeau, cela à l'issue d'un effort parfois discontinu mais toujours soutenu.



Présentation au drapeau des jeunes recrues de la classe 73/8



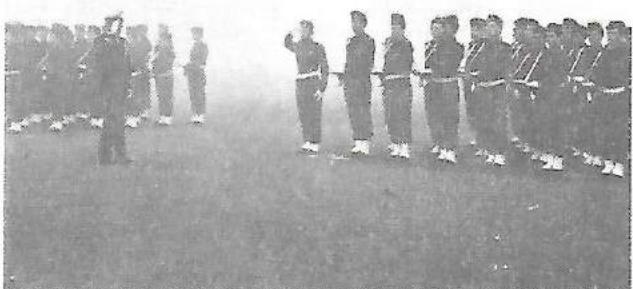
Une prise d'armes a eu lieu mercredi matin à la Base aérienne de CAMBRAI-EPINAY pour la présentation au drapeau des jeunes recrues de la classe 73/8.

Un épais brouillard ne cessa de régner et empêcha le passage des avions à réaction au-dessus de la manifestation. Sur la piste, les sections du centre d'instruction commandées par le Capitaine AMBERG étaient impeccablement alignées.

Formant le carré, un détachement des officiers et sous-officiers de la Base, les personnalités civiles, avec MM. Jacques LEGENDRE, député de la circonscription, et HURET, maire d'HAYNECOURT, et les familles et amis des jeunes ap-

pelés qui avaient été conviés à cette prise d'armes.

Le Lieutenant-Colonel BONNET, commandant la base en l'absence du Colonel PINTOR, passa les troupes en revue tandis que la fanfare de la deuxième Région aérienne interprétait les hymnes patriotiques. Puis au centre du dispositif, en présence du Lieutenant-Colonel BLANLUET commandant la douzième escadre de chasse, le Colonel BONNET rappela à chacun le but de cette cérémonie. Les jeunes appelés du contingent avaient maintenant terminé leur temps d'instruction et ils allaient être ventilés dans les divers bases ou services pour y accomplir leur service militaire. Ils se de-



vaient de servir la patrie avec honneur et courage et d'accomplir en tout temps leur devoir. Le drapeau de la 12e escadre de chasse qui allait leur être présenté symbolisait toutes ces qualités et l'abnégation des pilotes et mécaniciens qui avaient donné leur vie pour la FRANCE.

Le drapeau et sa garde d'honneur prirent place près du Colonel BONNET et les troupes se mirent en place pour un défilé emmené par la fanfare de la 2e R.A. clôturant ainsi cette prise d'armes.

Départ du Lieutenant-Colonel BLANLUET et prise de commandement de la 12^e E.C. par le Commandant GANEAU



Vendredi 3 septembre, en fin de matinée, une prise d'armes a marqué la prise de commandement de la 12^e Escadre de Chasse par le Commandant GANEAU en remplacement du Lieutenant-Colonel BLANLUET affecté à l'Ecole Supérieure de Guerre aérienne à PARIS.

Cette cérémonie, présidée par le Général de corps aérien LE GROIGNEC, commandant la Défense aérienne, se déroula en présence des autorités civiles et militaires de la région.

Le Général LE GROIGNEC vint saluer le Drapeau de la 12^e Escadre de Chasse,

Biographie du Capitaine de réserve BONNET

Le Capitaine de réserve BONNET Jean s'est engagé dans l'Armée de l'air au titre du personnel navigant le 15 octobre 1938. Breveté mitrailleur, il effectua douze missions de guerre avant d'être abattu en service aérien commandé le 16 juin 1940.

accompagné du Colonel PINTOR, commandant la Base aérienne 103 et de Monsieur DESGRANGES Sous-Préfet de CAMBRAI, puis passa en revue les troupes placées sous les ordres du Commandant CAZAMEA.

Il remit après la Médaille militaire à l'Adjudant-chef de réserve KACZMAREK, la Médaille de l'Ordre National du Mérite au Lieutenant LECCIA affecté au Contrôle Local Aérodrome de la BA 103, au Capitaine de réserve BODOUX ex-chef de l'Antenne de Documentation Air de LILLE, au Capitaine de réserve BONNET ancien officier des subsistances de la BA 103 et à l'Adjudant-chef de réserve ZAJAC.

Le Sergent de réserve MASSIN, président de la section de CAMBRAI de l'A.N.S.O.R.A.A. (Association Nationale des sous officiers de réserve de l'Armée de l'Air) se vit remettre la médaille de l'Aéronautique.

Après cette remise de décorations, le Général LE GROIGNEC passa le commandement de la 12^e Escadre de chasse au Commandant GANEAU.

Un défilé des troupes clôtura cette prise d'armes pendant que les Super-Mystère B2 de la 12^e Escadre de chasse effectuaient un passage à basse altitude.

Les personnalités : Parmi les personnalités civiles et militaires présentes à la prise d'armes on remarquait : Mr Jacques LEGENDRE, Député. Le Général BRET, Commandant de la 2^e R.A. et son adjoint le Général GRENET.

Fait prisonnier il s'évada début 1945 pour rejoindre les forces alliées avec lesquelles il servit jusqu'à juillet 1945

Devenu inapte au personnel navigant à la suite de sa captivité, il fut nommé officier d'encadrement en octobre 1957. Il occupait alors le poste d'officier adjoint

nt au commandant du Dépôt régional de munitions de Crépy en Laonnois.

De 1960 à 1970 après un séjour dans le Pacifique, le Capitaine de réserve BONNET nommé à ce grade en février 1964, est officier des subsistances de la Base aérienne 103 de CAMBRAI.

A la retraite depuis 1970, le Capitaine de réserve BONNET est membre du C.A.P.I. R. de CAMBRAI (Centre air de perfectionnement et d'information des réserves), détaché à l'Etat-Major de la protection civile du département de l'Aisne.



Il est en outre membre du comité du secteur 3/2 de l'association nationale des officiers de réserve de l'armée de l'air (ANORAA) il fait partie du conseil d'administration du groupement des cadres de réserve de l'Aisne.

Conseiller municipal de CREPY EN LAONNOIS, le Capitaine de réserve BONNET est titulaire de la Médaille militaire, de la Croix de guerre 39-45, de l'Intégra-

lied Distinguished Service Cross USA 42-45.

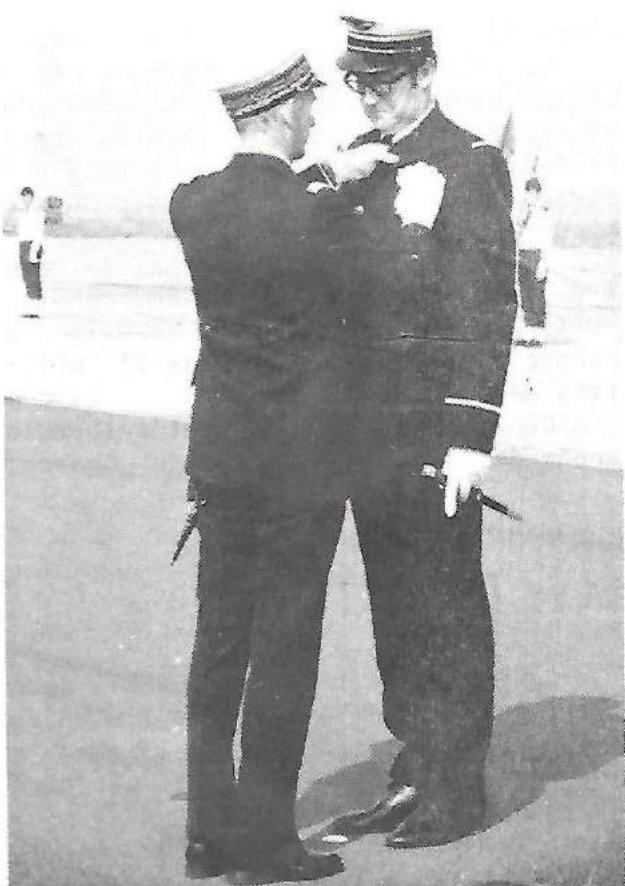
Il est Chevalier de l'Ordre National du Mérite depuis le 25 juin 1973.

Biographie de l'Adjudant-Chef de réserve KACZMAREK

L'Adjudant-Chef de réserve KACZMAREK est né le 23 mai 1933 à MAZINGARBE dans le Pas de Calais.

Il s'engage dans l'Armée de l'air en 1954 et est affecté à la Base aérienne 140 de BLIDA (Algérie).

Puis il est muté successivement à la 6° Escadre de chasse d'ORAN, au groupe de classe 2/6 "Normandie Niemen" jusqu'à mars 1962, et à la Direction du personnel militaire de l'armée de l'air à PARIS jusqu'en fin 64.



Il est ensuite affecté à la Base aérienne 103 où il obtint un brevet de cadre de maîtrise dans la spécialité secrétariat.

Chef du bureau personnel, il quitte l'Armée de l'air sur sa demande en août 72.

Il est actuellement membre du C.A.P.I R. de CAMBRAI.

Biographie de l'Adjudant-Chef de réserve ZAJAC

Engagé volontaire en 1945, il a d'abord servi à LILLE puis à ORAN. Il entra ensuite à l'école des mécaniciens de FES

Il obtient son brevet de mécanicien d'équipement à ROCHEFORT, il part en Extrême-Orient où il accomplit une grande partie de sa carrière et reçoit la Médaille commémorative de la campagne d'Indochine

En 1955, il est affecté à l'Escadron 1/12 de la 12ème Escadre de Chasse comme chef de service équipement électronique.

Il obtient la Médaille militaire en 1961 et après une dernière mission à PNOM-PENH en qualité de conseiller technique d'équipement, qui lui valut le titre de "Chevalier de l'Ordre du Mérite du Cambodge", il revient à la 12ème Escadre de Chasse comme chef de service du bureau technique.

Il part en retraite le 1^{er} novembre 72

L'Adjudant-chef de réserve ZAJAC est membre du CAPIR Centre air de perfectionnement et d'information des réserves.

Biographie du Capitaine de réserve BODOUX

Né le 23 mars 1925 à CUINCY les DOUAI où il réside actuellement, le Capitaine de réserve BODOUX est entré en service en juin 1944 à DOUAI dans les Forces Françaises de l'intérieur et participe aux campagnes de France, de Belgique et d'Allemagne. Il est incorporé dans l'Armée de l'air en 1945 et sort à la BA 117 à PARIS comme psychotechnicien au centre psychophysique du personnel navigant. En 1960, il est affecté à VERSAILLES au Centre d'Etudes et de Recherches psychologiques de l'Armée de l'air. En 1961, il rejoint l'Etat-Major du commandement de l'air en Algérie stationné à LA REGHAIA.

De retour en Métropole en 1962, il est affecté au centre de sélection interarmées à BLOIS. Promu officier en 1965, il rejoint en 1966 le service de sélection du personnel de l'Armée de l'air à DIJON où il occupe les fonctions d'adjoint au commandant de l'école des spécialistes psychotechniciens statisticiens jusqu'en 1969, date à laquelle il prend le commandement de l'Antenne de Documentation de l'Armée de l'air, 30 bis rue de Thionville à LILLE.

Au cours de cette dernière affectation le Capitaine de réserve BODOUX était particulièrement chargé des relations extérieures et responsable de l'information et du recrutement des personnels de l'Armée de l'air dans les départements du Nord et du Pas de Calais.





CAZAUX.

Lieutenant en 1968, il est alors affecté à la Base aérienne 103 de CAMBRAI.

En 1972, il obtint le diplôme technique de spécialité de chef de contrôleur de circulation aérienne.



Il part à la retraite le 31 août 1972
Il est actuellement membre du C.A.P.I.R. de CAMBRAI (centre air de perfectionnement et d'information des réserves).

Biographie du Lieutenant LECCIA

Né le 18 février 1931 à SAN CARINO DI CARBINI (Corse) le Lieutenant LECCIA entre dans l'Armée de l'air comme appelé en 1951 et souscrit un engagement en 1953. Il est alors affecté successivement à SAIGON, à la Base aérienne 272 SAINT-CYR en 1955, puis au centre d'Essais en Vol de BRETIGNY en 1956, où il obtint son Brevet élémentaire de contrôleur zone d'aérodrome.

Nommé sergent-chef en 1960, il obtint son brevet supérieur de contrôleur d'aérodrome en 1961.

En 1966, il est nommé au grade de sous-lieutenant et rejoint la base de

Le Lieutenant LECCIA est Chevalier de l'Ordre National du Mérite et titulaire de la Médaille coloniale agraphe Extrême Orient, de la Médaille commémorative de la campagne d'Indochine, de la Croix de guerre des théâtres d'opérations extérieures avec étoile d'argent.

Il a fait l'objet d'un témoignage de satisfaction à l'ordre de la région aérienne pour les brillants services qu'il a rendu lors de la mise en application du plan "Clément Marot".

Biographie du Sergent de réserve MASSIN

Mobilisé en 1945 au Bataillon de l'air de LILLE, le Sergent MASSIN part comme volontaire à la 31^e Escadre de Bombardement Moyen. Démobilisé à MENGEN, il rentre dans ses foyers. En 1951, il s'inscrit à la S.P.R. (section de perfectionnement des réserves) de LILLE. En 1952, il crée à CAMBRAI une section d'A.N.S.O.R.A.A. et monte à la Caserne Mortier à CAMBRAI,



une section chargée de l'instruction des réservistes de l'Armée de l'air sous l'égide du Cadre Air de LILLE. Il contribue à la création de la S.P.R. (Section de perfectionnement des réserves) de CAMBRAI. Secrétaire pendant de nombreuses années de cette section, il est membre du CAPIR de CAMBRAI (centre air de per-

fectionnement et d'instruction des réserves) et correspondant de l'Antenne de Documentation air de LILLE.

C'est au titre de son dévouement au profit de l'Armée de l'air que le Sergent de réserve MASSIN s'est vu attribuer depuis une dizaine d'années 6 témoignages de satisfaction par le Général, commandant la 2^e Région aérienne.

Biographie du Commandant GANEAU

Le Commandant Jean-Claude GANEAU né le 7 août 1932 à BREUIL-BARRET (Vendée) entre dans l'Armée de l'air en 1952 et effectue un stage d'élève pilote aux États-Unis au cours de la même année.

Admis à l'Ecole militaire de l'air en 1956 il est promu chef de patrouille en 1958, et sert pendant plus de 2 ans en Algérie au titre du maintien de l'ordre.

De retour en Métropole, il est affecté en 63 à la Base aérienne de TOURS comme officier Contrôleur des Opérations aériennes.

Après un séjour de 2 ans à ERBESKOPF (Allemagne) il occupe les fonctions de commandant en second de l'Escadron de chasse 1/4 de LUXEUIL, puis prend le commandement de cette unité de 67 à 69.

Rédacteur de la sécurité des vols à l'Etat-Major de la FATAC 1^{er} RA de 69 à 71 il suit les cours de l'Ecole supérieure de Guerre aérienne à PARIS jusque janvier 73.

Après un séjour de 6 mois à la Direction du Personnel Militaire de l'Armée de l'air, le Commandant GANEAU rejoint la Base aérienne 103 pour y prendre le commandement de la 12^e Escadre de chasse.

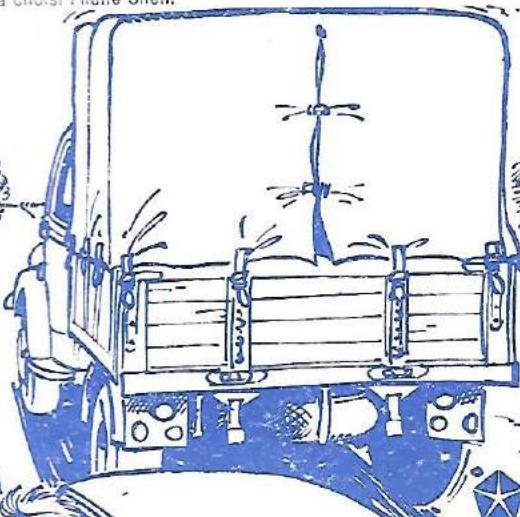
Il est Chevalier de la Légion d'Honneur depuis le 30 juin 62, titulaire de la Croix de la Valeur Militaire avec palme, et totalise 3600 heures de vol dont 2300 sur avion à réaction.

Ce n'est pas la peine de sortir de la Simca 1100 Special pour avoir une bonne visibilité.

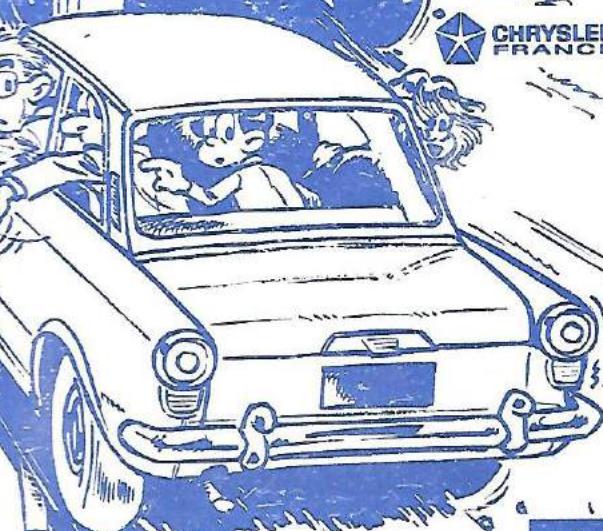
Quand vous doublez, la plus grande sécurité c'est la meilleure visibilité. Les vitres panoramiques, à l'avant comme à l'arrière, donnent à la Simca 1100 Special une excellente visibilité.

La Simca 1100 Special a aussi des freins à disque (à l'avant), un servo-frein, un carburateur double corps, une boîte synchro licence Porsche, une suspension à barres de torsion... de la moquette, des fauteuils avec appuie-tête... un traitement antirouille...

La Simca 1100 existe en 5, 6 et 7 CV. Crédit Gavia. Leasing Locasim. Simca a choisi l'huile Shell.



CHRYSLER
FRANCE



Y&R

Essayez sa visibilité chez votre concessionnaire.

Etablissements Pierre SORLIN S.A.

S.A. au Capital de 100.000 F.

Concessionnaire SIMCA CHRYSLER FRANCE

11, Rue Louis Belmas - 59400 CAMBRAI

Téléphone : 81.54.00



J'ai essayé pour vous la SIMCA 1100 TI par l'Aspirant LEMAIRE

La Simca 1100 "Spéciale" est indéniablement le cheval de bataille de la firme "CHRYSLER-FRANCE" depuis quelques années. Elle subit actuellement une concurrence acharnée de la part de la Renault 12 TS et de la Peugeot 304 S.

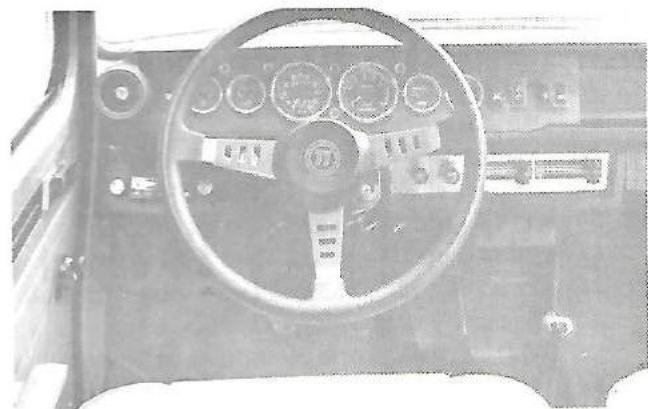
"CHRYSLER-FRANCE" en sortant la 1100 TI cherche à reprendre la tête du peloton des 7 CV. Le véhicule mis à notre disposition par M. SORLIN, concessionnaire SIMCA à CAMBRAI, totalisait au compteur 50 km, ce qui explique que nous n'avons pas pu pousser la 1100 TI dans ses derniers retranchements.



Couleur orangée, bandes blanches en bas de caisse, jantes en alliage léger, six projecteurs et calandre noir mat à l'avant, la TI attire le regard et annonce ses prétentions de voiture à tendance sportive.

Autre signe distinctif: un becquet en caoutchouc placé juste au-dessus du hayon et destiné à éviter les turbulences à l'arrière de la voiture.

Au volant un détail est remarquable : la disposition des cadrans, compteur de vitesse, compte-tours, pression d'huile, jauge à essence et montre sont regroupés sous les yeux du conducteur, que dis-je.. du pilote. Le tableau de bord noir et gris n'est pas sans rappeler celui de la défunte R8 Gordini.



Dès les premiers tours de roue on retrouve la nervosité de la "spéciale", mais on découvre une souplesse accrue. La 1100 TI s'accommodera fort bien des embouteillages et ce, d'autant plus qu'un ventilateur électrique se déclenche dès que la température du radiateur dépasse 92°. La température de la culasse est ainsi toujours maintenue à 78°.

Sur le parcours sinuieux que nous avons emprunté, la TI s'est révélée une excellente routière, au tempérament accrocheur. Les pneus à carcasse radiale de 145 X 13 lui donnent une bonne assise. Quant aux performances, elles sont améliorées par rapport à la 1100 "spéciale" grâce à deux carburateurs double corps. Le constructeur annonce une vitesse de pointe avoisinant les 170 km/H.

Son prix : environ 16.000 F.

Avec de tels atouts, la Simca 1100 TI doit s'imposer à la clientèle des moins de 30 ans.



THE NEW M.S.P



TRIBUNE

Les MSP changent de chef Le départ du Commandant CHERPANTIER



Le Commandant Christian CHERPANTIER, parisien de Saint-Gobain quise défendait énergiquement d'être nordiste était venu commander les MSP en février 1970, arrivant d'APT où il exerçait le noble métier d'Officier de Sécurité Nucléaire (OSN).

C'est donc pendant trois ans et demi que nous l'avons entendu pousser ses grands coups de g... (le lundi matin et le mercredi à 14 heures, exclusivement) ainsi qu'il l'a aimablement expliqué au Commandant BRESSY son successeur. Donner de l'exercice à ses cordes vocales repré-

sentait, d'après ses statistiques personnelles, 95 % de son travail !

Mais arrêtons là la plaisanterie car, comme chacun sait, les plus courtes sont toujours les moins longues.

S'il n'avait pas besoin de haut-parleur, le Commandant CHERPANTIER n'avait pas non plus besoin d'un ordinateur pour organiser "sa maison".

Toujours soucieux d'obtenir l'efficacité maximum, du strict respect des normes réglementaires et de l'application des textes, se débattant avec les éternels problèmes d'effectifs, il a su, avec une parfaite maîtrise concilier les impératifs opérationnels et les intérêts de son personnel.

Non, il n'a sûrement pas poussé 95 % de son temps à exercer ses cordes vocales

On l'a souvent vu aussi arpenter ses chers champs de betteraves au cours des marches de l'Escadron de Protection.

On l'a vu aussi chercher des noises à ses collègues de TAVERNY ou de CREIL lors d'attaques mémorables... et il n'était pas le plus triste, en attendant l'heure H dans les caches !

Pas plus qu'il ne faisait triste figure sur le terrain de sport.

En définitive c'est trois ans et demi bien remplis qu'il laisse derrière lui, et au risque de passer pour plagiaires nous n'hésiterons pas à lui dire : "Merci mon Commandant, d'avoir bien voulu commander les MSP".

Il va enfin pouvoir se reposer, car c'est maintenant à l'Etat-Major de la 3^e R.A. qu'il va sévir, passant son temps, ainsi qu'il le dit, "à prendre des

ordres inapplicables mais ça m'est égal car je ne serai pas chargé de les appliquer".

Nous qui le connaissons bien, nous n'en croyons pas un mot. La preuve en est qu'à son départ, nous ne lui avons pas offert un stylo mais un jeu de boules !

Et nous en arrivons tout naturellement au pot de départ, arrosé par un excellent punch composé par notre "spécialiste" Bonheur.

Y étaient représentées toutes les unités de la base, bien sûr mais aussi celles avec lesquelles nous travaillons habituellement hors base, de la Gendarmerie au 43e RI en passant par les Artilleurs.

Le Colonel PINTOR y fit l'éloge du partant et souhaita la bienvenue à son successeur, ce qui donna, une dernière fois ici, au Commandant CHERPANTIER, l'occasion d'exercer ses talents d'orateur.

Le souvenir de son arrivée le 16 février 1970, sous une tempête de neige fut d'abord l'occasion de rappeler le proverbe aéronautique qu'il a créé pour CAMBRAI : "L'été c'est comme l'hiver, sauf que l'hiver on frigole".

Puis il nous dit son absence de regret de partir pour une région réputée ensoleillée.

Offusqué d'entendre, à chaque occasion de ce genre, remercier les chefs de moyen d'avoir fait leur travail, il s'y refusa énergiquement mais comme il n'avait jamais entendu remercier le Colonel, il le remercia "de bien vouloir commander la BA 103 ! ça facilite grandement le travail de tous vos chefs de moyen et commandants d'unité".

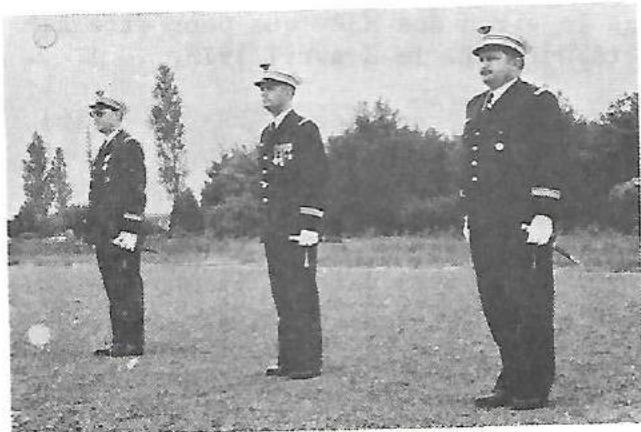
Puis après avoir insisté sur le caractère ingrat du travail des MSP et sur le dévouement que manifestait tous ceux qui sont chargés de l'effectuer, il donna deux conseils à son successeur :

1°) Hurler un grand coup tous les lundis matins en arrivant, puis le mercredi à 14 heures, ceci pour avoir la paix jusqu'au vendredi 16 heures ("après le week-end commence") ce qui représente 95 % du travail du Commandant des MSP.

2°) Réorganiser l'unité pour prouver qu'il a des idées précises, même s'il n'en n'a pas : "tous les grands chefs le font".

Et la dessus il lui souhaita une pleine réussite.

L'arrivée du Commandant BRESSY



Nanti de ces bons conseils le Commandant BRESSY a donc pris son commandement lors d'une prise d'armes qui s'est déroulée le 19 juillet.

Venant d'ORANGE, où il exerçait, lui aussi, les nobles fonctions d'OSN, le Commandant BRESSY est un homme du Nord et qui aurait du mal à s'en cacher car ses services de renseignements ne nous ont pas trompé, il posséderait de solides attaches dans le Cambrésis.

Il s'est déjà attelé à sa lourde tâche... en partant en permission.

Reste à voir si il appliquera les conseils de son prédécesseur !

LA TRANSHUMANCE

L'Armée de l'air est, vous l'avez déjà constaté, une arme originale en bien des points.

En ce qui concerne la transhumance, notamment cette originalité est particulièrement remarquable à plusieurs égards

- la date d'abord, choisie au moment de l'été ;
- le cheptel transhumant ensuite, constitué non point de moutons, mais de boeufs (les boeufs de tel escadron ou de telle unité par exemple ceci dit d'un air vache de préférence).
- enfin, et ce n'est pas le point le moins important, par la direction générale du mouvement qui se produit par changement de latitude et non d'altitude, à part (SCHLUCK, je ne cite personne) pour certaines brebis plus ou moins galeuses qui se permettent le luxe de migrer d'est en ouest.

C'est ainsi que les MSP, eux aussi, ont connu cette année un phénomène.

LES EMIGRANTS

A tout seigneur, tout honneur, nous avons commencé par notre chef.

Procémons maintenant par ordre chronologique.

Le Sergent Francis CLEMENT a quitté la SSN pour les cieux plus... cléments de PAPEETE, le 2 janvier 1973.

C'est un récidiviste car, affecté à la SSN depuis le 7 janvier 1972, il avait déjà trouvé le moyen de faire un séjour à HAO du 8 avril au 28 août 1972.

Pur "Boyau Rouge", né à CALAIS en 1949 engagé en 1967, il avait fait toute sa carrière, depuis la fin de son CE, à CAMBRAI.

L'Adjudant Jean-Pierre SBRAIRE, autre Boyau Rouge, a abandonné, lui ses fonctions de chef du secrétariat des MSP pour le chapeau mou.

Le stage d'initiation aux affaires qu'il effectue actuellement est en fait sa deuxième reconversion puisque, opérateur radio-télégraphiste au départ, il était devenu le secrétaire modèle auquel

"on ne pouvait confier un papier sans qu'il soit immédiatement perdu" comme disent certaines mauvaises langues.

Il a profité des 20 ans de carrière militaire pour faire du tourisme : deux ans d'Indochine par ci, deux ans d'Allemagne par là et pour finir, deux ans d'Algérie. Un grand voyageur donc.

Caractéristiques : sérieux, sportif, la g... montée sur haut-parleur, mais avant tout un excellent camarade pour tous et un auxiliaire précieux et efficace pour le chef.

Bonne chance.

Le Sergent Didier FONTAINE dit l'étoile filante qui nous est arrivé Caporal-Chef sortant d'école pour repartir quelques jours plus tard (le 19 mars) comme Sergent.

Il ne s'est pas perdu en route car je l'ai vu aux M.A. 30.103, sa nouvelle affectation !

Il est vrai qu'il a le temps de voyager. En effet, appelé de la 71/04, "la meilleure" (voir FLASH n° 35), il a décidé de rester dans l'Armée de l'Air et à CAMBRAI pour l'instant.

Le Caporal-Chef Jacques QUIEVREUX, lui, nous est resté plus longtemps puisqu'il fait son service comme "fusilier-commando" à l'EP.

Il a choisi de rester dans l'Armée de l'Air comme ravitailleur.

Détaché en Ecole, il a obtenu brillamment son CE "58 23" et n'est rentré dans le giron des MSP que pour être affecté à l'ERT, le 2 avril 1973.

Le Sergent Antoine AGARRAT a choisi, lui, le chapeau mou et nous quitte après avoir veillé sur la sécurité des zones FAS pendant près de cinq ans. Il est parti le 5 avril...

Suivi de près par le Sergent Gérard WARIE qui, imitant son ancien, CLEMENT, nous a quitté le 7 avril pour HAO.

Lui aussi était à CAMBRAI depuis plus de cinq ans, c'est-à-dire depuis sa sortie de CE et chacun a pu le voir passer chevauchant fièrement son fringant VLE.

LA GALERIE DE PORTRAITS LES VIEUX TABLEAUX



Lt DOLEAC



Cdt CHERPANTIER



Adj SBRAIRE



Ad/c VERDIER S/C VERSTRATEN



SCH BARON



Sgt LIMES



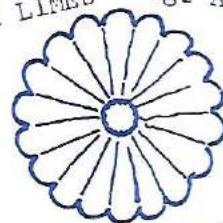
Sgt AUTHIER



Sgt WARIE



Sgt CLEMENT



(vu de dessus)



Sgt DELCROIX



Sgt CIRIANI



C/C QUIEVREUX



Sgt FONTAINE

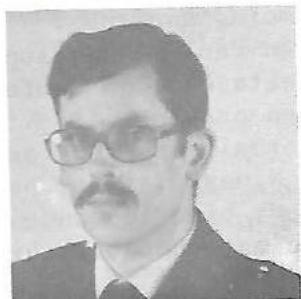
LES TETES NOUVELLES



Cdt BRESSY



S/Lt SCHLUCK



Sgt BARRET



Sgt GAUDRE

Le Sergent Jean-Louis AUTHIER qui n'appréciait pas la beauté poétique des champs de betteraves et leur préférail l'alignement prosaïque des vignes de la région de Narbonne a quitté la SSN pour le 1er GMS à APT, agissant ainsi en détachement précurseur du Lieutenant DOLEAC.

L'Adjudant-Chef Francis VERDIER, autre méridional, nous a aussi quittés sans le moindre soupçon d'une larme. Il a lâchement abandonné son poste à la SSIS le 16 Juillet 1973 pour rejoindre le "pays où fleurit....l'olivier", région plus conforme à ses espirations.

Orange gagne ainsi un excellent élément, tant pis pour nous car en ce domaine comme en bien d'autres c'est " chacun pour soi ".

Le mois de Juillet a vu aussi le départ du Lieutenant Alain DOLEAC. Une goutte de sang corse, une de sang cathare, une pinte de bordelais et le reste basco-béarnais, voilà notre ex-barbu à peu près défini.

Ch'tiphobe à l'humour acide, certes, mais jamais tari, nous pouvons reconnaître maintenant que, souvent, nous l'excitions pour le plaisir d'entendre ses savoureuses réparties.

Et comble, pour un méridional qui se piquait de parler la langue des indigènes, nous lui avons offert en souvenir, et en guise de méthode ASSIMIL, outre le casque à boulons de rigueur, un disque de BILOUTE, dans le plus pur patois lillois.

Il pourra de cette façon, à APT, réviser ses connaissances linguistiques, si l'horrible hurlement des cigales ne couvre pas le chant mélodieux du "ch'ti".

Août, enfin a vu son contingent de migrants, anciens et moins anciens :

Le Sergent-Chef Jean-Paul BARON, supposé de tous les endroits où l'on saute, de Péronne à Bondues en passant par Vitry en Artois, va désormais exercer ses talents à l'EFISOA de Nîmes...si par hasard son déménageur veut bien le conduire jusqu'à là...mais c'est une autre histoire (Titus dixit).

Le Sergent-Chef VERSTREPEN après de longues années passées à la SSIS va re-

joindre la BA 110 de CREIL, imité par le Sergent CIRIANI.

Quant aux Sergents LIMES et DELCROIX, ils quittent la SSIS pour AVORD.

Le chapitre des mouvements ne serait pas complet si nous ne signalions le pas sage de la SSN à la SSIS du Sergent-Chef LOVIAT et le mouvement inverse du Sergent-Chef FIANDRIN, le 12 Mars 1973.

LES IMMIGRANTS

D'abord et toujours par ordre chronologique, le Sergent-Chef HENRY Alain que l'on ose à peine classer parmi les immigrants car il nous arrive tout droit des MA. Il fait partie de la famille des MSP depuis le 19 mars 1973.

Le Sergent Marc GAUDRE est arrivé à la SSIS le 17 avril en provenance d'APT, ce qui confirme bien notre théorie de la transhumance.

Le Sergent BARRET est arrivé; toujours à la SSIS en provenance du civil où il a fait un séjour de deux ans. Puis par la nostalgie de l'Armée de l'air, il nous revient à notre grande satisfaction.

Le Sous-Lieutenant SCHLUCK arrive; lui à l'EP; venant de STRASBOURG après un pas sage à EVREUX où il est allé fourbir ses galons de Sous-Lieutenant. Avis aux amateurs patients: l'arrosage des galons de Lieutenant est pour le 1er juillet 1975.

En attendant, il est reparti dans la ronde infernale des stages; EVREUX, NIMES, CAZAUX, j'en passe et des meilleures.

LA VIE DES M.S.P.

Un certain nombre d'autres événements dignement fêtés comme il se doit, sont venus agrandir la famille des M.S.P.

Mariage :

On ne note cette fois que celui du Sergent LAKOMY, le 31 mars 1973.

Naissances :

Elles sont plus nombreuses et nous avons eu le plaisir d'accueillir :

- Stéphane BOULET, le 22 décembre 1972
- Jean-Philippe VERMEULEN, le 23 janvier 1973 ;

- Franck CORNELISSEN, le 24 février 1973
- Caroline SAVARY, le 25 février 1973
- Yannick LIMES, le 5 avril 1973 ;
- Stéphane BENES, le 7 mai 1973 ;
- David DEGREMONT, le 2 aout 1973.

NOMINATIONS

Parmi les nouveaux promus, nous avons le plaisir de compter :

- le Sergent-Chef FIAUDRIN à compter du 01.12.72 ;
- l'Adjudant-Chef VERDIER à compter du 01.01.73 ;
- l'Adjudant COMMAILS à compter du 01.01.73 ;
- le Sergent-Chef BARON à compter du 01.01.73 ;
- le Sergent-Chef GARCIA à compter du 01.01.73 ;
- le Sergent-Chef EYMERT à compter du 01.09.72 ;

Les exploits de la SSIS continuent

Au cours des six derniers mois, la SSIS a encore fait parler d'elle au cours d'interventions aussi diverses que nombreuses :

Citons au hasard :

- l'extinction d'un feu de moteur électrique dans la cave du GERMaS ;
- le démontage d'une cheminée du mess des sous-officiers un jour de tempête ;
- le pompage de l'eau qui avait inondé la cave du mess des officiers (avec la complicité du SLC) un autre jour de tempête ;
- deux extinctions d'incendies de récoltes dans les champs des environs ;
- le repêchage d'une voiture et de son conducteur dans le canal de la Sensée le soir du 15 aout ;
- l'extinction d'un feu d'avion.

Pratiquement tous les sous-officiers et hommes du rang de la SSIS ont participé à au moins une intervention, aussi est-il impossible de les citer tous.

Il en est pourtant un qui a retenu notre attention.

Il s'agit du Sergent GABANOU.

Voyant un jour passer une demande de volontaires pour renforcer les effectifs de lutte contre les incendies de forêts en Corse, notre homme se dit que dans le fond, des vacances payées par l'Armée à SOLENZARA ne sont pas pour lui déplaire.

Aussi, n'hésite-t-il pas et le voilà parti pour passer un mois de juillet consacré au "farniente" sur la plage de SOLENZARA.

Et c'est ainsi qu'il nous est revenu avec une splendide balafre digne d'un grognard de la Garde Impériale et le joli total de 228 heures de feu dans le mois.

Le record sera-t-il battu par le Sergent-Chef LOVIAT qui y prend ses "vacances" en aout ? Nous le saurons bien-tôt ... les paris sont ouverts !

La Base Aérienne René Mouchotte au service du public

C'est par deux fois, au cours de la semaine écoulée, que la Section de sécurité Incendie et Sauvetage (S.S.I.S.) de la Base René Mouchotte a eu l'occasion d'intervenir au profit des communes voisines.

Samedi, en effet, les pompiers de la S.S.I.S. étaient appelés pour un feu qui s'était déclaré dans un champ situé près de la gare d'ABANCOURT et appartenant à M. le Maire de ce village.

Quelques minutes après la réception de l'appel, l'équipage du Sergent-Chef GOUZINET, composé des hommes du rang : RICHARD, MAJDAN, BARBET et DELFOLIE, arrivait sur les lieux.

Ils y trouvaient les Sapeurs Pompiers de CAMBRAI auxquels ils prenaient aussi tôt main forte, et, grâce à leur Auto Pompe Mixte (A.P.M.) réussissaient à éteindre les flammes qui attaquaient la récolte sur pied, puis terminaient avec leurs collègues l'extinction du chaume.

Très différente est l'intervention qui, au soir du 15 août les vit sortir

sur un appel téléphonique de Madame ANOY à AUBIGNY AU BAC.

L'équipage du Sgt Chef CORNELISSEN composé des hommes du rang DESHAYES, DES VIGNES, HUMAIN, WIEDERKEHR, LEFEBVRE, RICHEZ et dont l'A.P.M. était conduite de main de maître parle Caporal-Chef DANGLE TERRE, venait en renfort des pompiers voisins d'AUBIGNY et des Sapeurs de DOUAI pour retrouver et sortir une voiture qui avait plongé dans la SENSEE.

Il était malheureusement trop tard pour sauver le conducteur qui était mort quand il a été retrouvé.

Profitons de l'occasion pour rendre hommage au courage et à la volonté de tous et surtout des jeunes appelés dont certains n'ont que quelques semaines de service et savent déjà se montrer à la hauteur de leurs anciens.

Notre photo: Quelques jeunes pompiers entourent leurs chefs.



LE RODEO

Oyez, jeunes gens ! Oyez l'histoire qu'un ancien (qui la tenait d'un de ses anciens) m'a contée... L'histoire d'un pur-sang aux prises avec la méchanceté, la traîtrise... et l'insouciance des hommes.

Or donc, par un beau matin d'été, sur la charmante petite base de VAZIMOLO-FOPAPOUSSAY, sur le coup de dix heures, les mécaniciens s'affairent autour des appareils.

L'un d'eux décide de bichonner particulièrement un SIPA arrivé la veille en révision. Il s'approche, admire la fière silhouette de l'animal racé, prêt à bondir, le flatte de la main, met les cales, retire les housses, débloque les gouvernes et l'enfourche pour effectuer les vérifications de la carlingue...

Jeanne d'ARC ayant toujours ses émules, parmi lesquelles notre mécano ne

fait pas triste figure, celui-ci entend soudain ses voix. Bien décidé à les surprendre, il bondit hors de l'avion, les cherche un moment, puis ne les voyant pas, décide de brasser l'hélice.

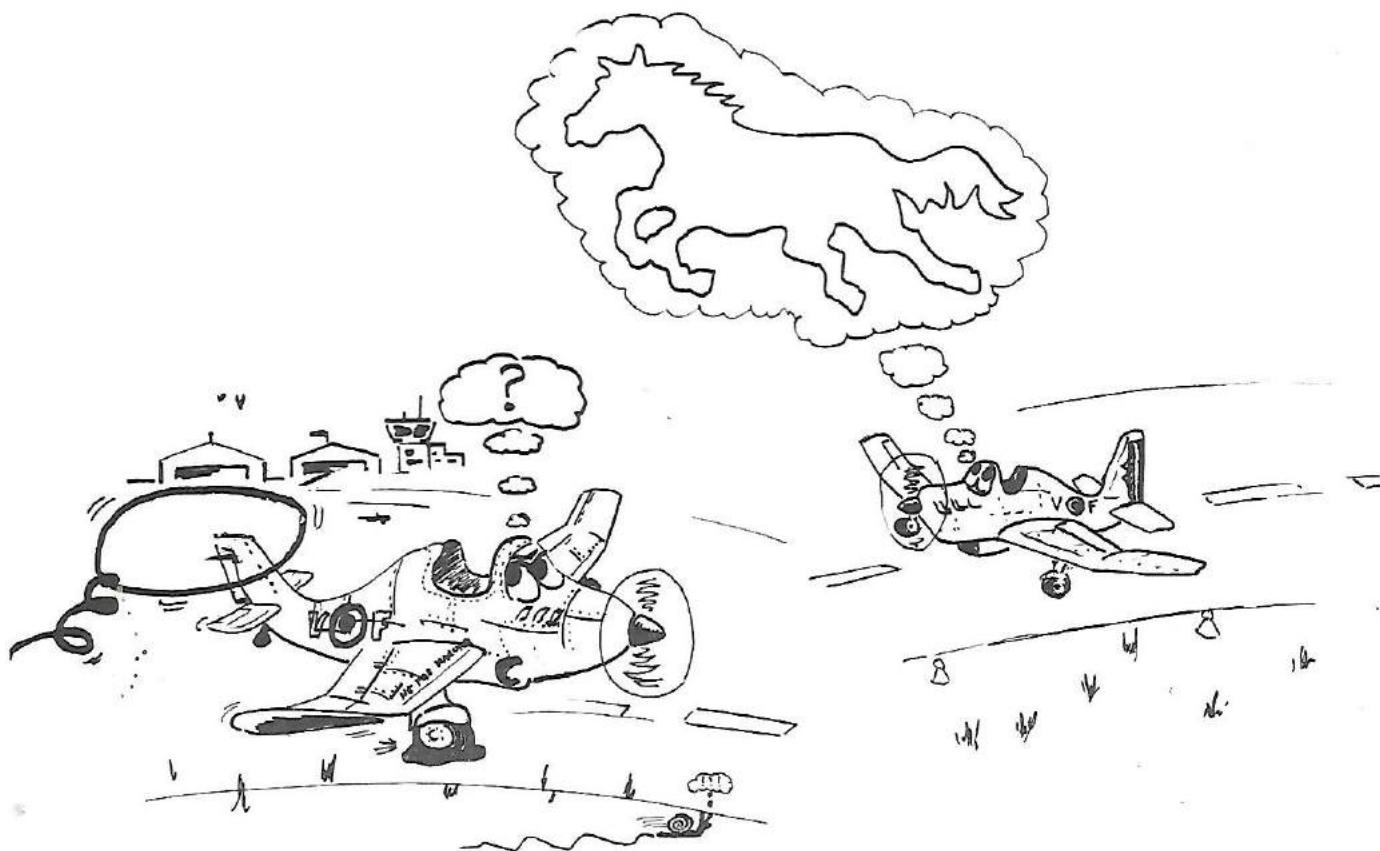
Avec sa vivacité et sa fougue habituelle, le pur-sang que l'on croyait endormi démarra au premier demi-tour.

Le mécano, cruellement mordu au poignet et suffoqué par le rugissement du moteur, fait un bond en arrière.

L'entrave, pardon, la cale glisse et l'avion vire à droite.

Réalisant le danger, le mécano-dompteur tente, en vain, d'enfourcher cette fougueuse monture, puis de la retenir par le plan gauche.

Furieux de cette opposition, l'avion pousse l'autre cale, fonce droit devant lui, vire à gauche vers l'écurie (pardon le hangar), s'arrête à dix mètres, sem-





ble réfléchir, puis commence à folâtrer, enchaînant gracieusement les chevaux.... de bois.

Pendant ce temps, le petit monde de la mécanique s'affaire, ferme les portes du hangar, éloigne à la hâte les autres mustangs de la S.I.P.A.

... 10 heures 20. L'appareil évolue toujours en cheval de bois à gauche, bouclant le tour en trois secondes et demi, ce qui représente, paraît-il une performance de niveau international mais qui commence quand même à durer.

Qu'importe! Aux grands maux les grands remèdes !

Un tireur d'élite armé d'un MAS 36 est chargé de crever le pneu de la roue gauche afin de limiter les déplacements du bronco.

... 10 heures 40 à la montre de l'Officier mécanicien... Le pneu gauche à plat, l'avion poursuit sa ronde folle.

Jamais à court d'idée, l'homo sapiens décide de capturer le sipa infernalus... au lasso !

On attrape donc la roulette de queue à l'aide d'une corde à laquelle s'accrochent deux grappes de dix hommes.

Las ! celle qui se trouve à l'opposé du sens de rotation doit être trop mûre et... tombe.

La corde s'enroule autour de la roue gauche et de la bâquille.

Dérangé et trouvant le béton du parking trop dur pour son pneu blessé, l'animal s'en va continuer de folâtrer sur l'herbe tendre.

... 11 heures. Nouvelle idée de génie. Une bonne douche rafraîchissant les idées on va tenter d'étouffer le moteur en lui servant une copieuse rasade d'eau. Sitôt dit, sitôt fait, la motopompe est déjà en batterie.

... 11 heures 20 à la montre du Colonel...

Toussotant, crachotant, le moteur plus arrosé que Saint-Eloi lui-même, l'avion tourne toujours quand la corde se coince sous la porte d'une soute à essence.

L'animal flairant le piège, se redresse, se dégage, part tout droit et recom-

mence ses chevaux de bois devant son écurie d'acier.

Pour protéger le bâtiment, le parking est rapidement transformé en parcours d'obstacles à l'aide de poutres.

Et Saint-Eloi qui ne se décide pas à envoyer la panne d'essence.

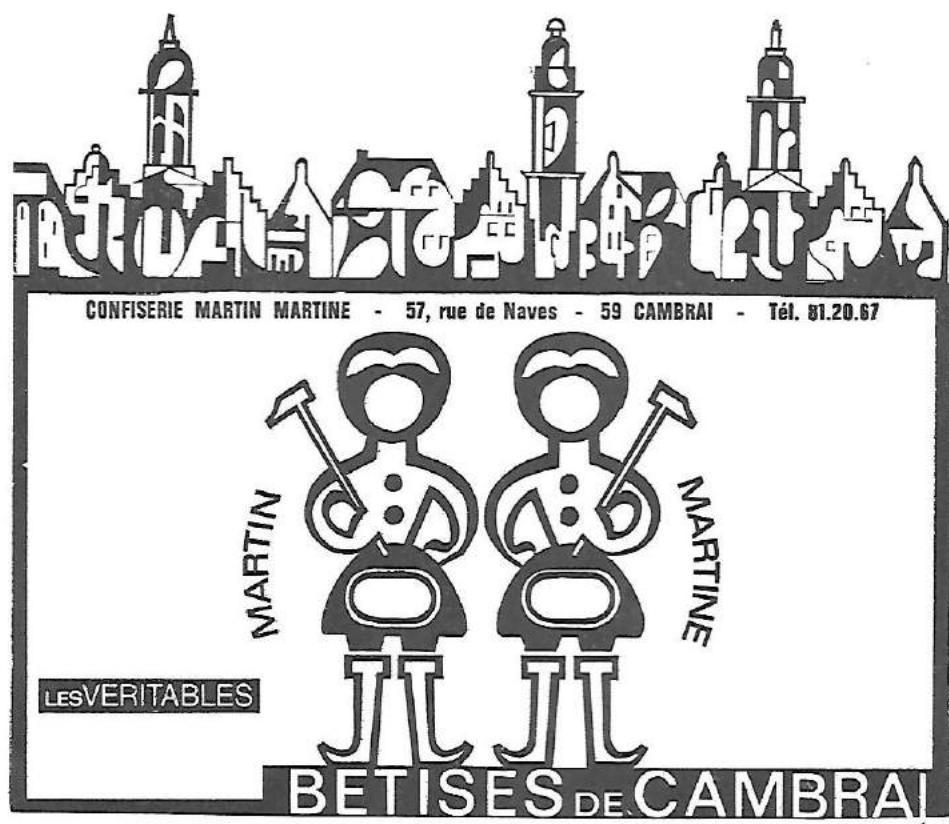
... 11 heures 42 à la montre du Caporal de semaine.

Peu rompu au steeple chase le bronco touche un obstacle de la bâquille et la roulette crève. La spirale s'agrandit.

... 11 heures 44. Vexé d'avoir commis une erreur, notre pur-sang effectue plusieurs "sans faute" mais, son attention trop concentrée sur les obstacles, il heurte le hangar du plan droit, fait face courageusement et le percute de l'hélice qui se brise.

Alors, épuisé par une heure trois quarts de lutte, le moteur s'arrête et le fier mustang se laisse enfin dompter.

Il s'est quand même bien vengé, avec 1 600 chevaux de bois, de la négligence des hommes.



NOUVELLES DU SAMBRE

SUITE DU N° 45

A partir du 15 juillet l'escadre est sur le pied de guerre. Les exercices se déroulent sans interruption.

Au cours d'un de ces exercices se déroule une anecdote humoristique.

L'escadre procède à un exercice d'embarquement avion. Les équipages sont rangés derrière la queue de l'avion. Le Colonel Cdt la brigade arrive pour inspection, il se présente sur le côté droit des appareils. L'exercice prévoyait que les portes devaient rester ouvertes pour faciliter l'inspection.

La porte du Bloch 200 était sur le côté gauche. Rouge de colère, le Colonel croit constater que les portes sont demeurées fermées et pour cause. "Se retournant vers le premier équipage, le mien, il clame : "Ne craignez rien, messieurs, je vais monter à bord". Derrière moi le SGC JOSSE dit "chiche". Le Colonel avait l'oreille fine, il se retourne furibond "qui a parlé". Ses yeux tombent sur moi et aussitôt de rouge il passe au violet. Il a pour moi un certain ressentiment, à mon arrivée à l'escadrille, mes gentils camarades devant ma virtuosité au ping-pong m'ont encouragé à disputer une partie avec le Colonel qui est considéré comme le meilleur joueur de la base ; ils ont omis de me dire "qui se considère" et aussi de me conseiller de perdre. Peu accoutumé aux règles hiérarchiques, même dans le sport, j'avais gagné et terni le prestige du Colonel. Mais le "chiche" du SGC JOSSE avait une raison. Le Colonel était très très corpulent et quand il venait voler à l'escadre, il ne pouvait accéder au poste de pilotage que par la trappe pilote, la porte ne pouvant lui livrer passage. En me voyant le Colonel a estimé qu'il allait perdre son prestige une seconde fois et curieusement l'incident en resta là.

Vers le 20 août le Cdt DELOZANNE me

confie la mission d'officier des détails en tant que plus jeune sous-lieutenant. Je suis décontenancé, pour ne pas dire catastrophé, car j'ignore tout des règlements administratifs. On me confie un énorme volume qui doit me permettre de tout régler. On m'adjoint un secrétaire qui lui est maître d'armes. Une belle équipe en perspective.

La situation est d'autant plus angoissante que je dois me marier le 26 août. Aux préoccupations de la cérémonie s'ajoutent des préoccupations administratives qui me semblent incompatibles.

Le 22, exercice de mise en oeuvre de l'échelon roulant que je devrais commander. Mes craintes ne font qu'empirer.

Les véhicules alignés sur le parking semblent pour certains avoir fait la guerre 14.18 ce qui est très vite confirmé car au cours d'une manœuvre l'un d'eux se démantibule complètement.

Le 26 août arrivé, le personnel est consigné sur la base. Mon mariage est fixé à 11 H. Par faveur spéciale le Cdt DELOZANNE m'autorise à assister à mon mariage.

Le mariage collectif à la mairie est presque terminé et je n'ai pas droit à la lecture du code "ce qui laissera planer un doute sur la validité de mon mariage". C'est l'aumônier de la prison qui procède à la cérémonie, le prêtre de la paroisse étant déjà mobilisé.

Le 27 août à 4 heures du matin, je suis tiré du lit par l'appel d'un chauffeur. Je ne me faisais guère d'illusions mais le départ du jeune marié n'est pas joyeux.

A 9 H 00 départ de la base de TOURS, départ d'un échelon roulant quelque peu rénové après l'exercice salutaire de la semaine précédente. Pour le 1er groupe : direction CONNANTRE, pour le 2e direction PLEURS (Maine) un nom quelque peu adapté à mon état d'âme, Je commande donc cet échelon avec pour adjoint le SLT mé-

canicien GRADEL un joyeux drille sous un aspect sévère et sa présence sera salutaire pour le moral. Nous avons touché un médecin auxiliaire l'Adj. DARMENDRAL qui en quelque six mois nous rattrapera, puis nous dépassera en passant rapidement SLT puis LTT. Autre officier, ou presque l'aspirant CELIER dernière promotion d'AVORD.

Du 28, date d'arrivée à PLEURS, au 2 septembre l'échelon va attendre, en espérant qu'il ne viendra pas, l'échelon volant. Un second accord de MUNICH semble cette fois impossible.

Le 2 les Bloch 200 se posent sur le terrain de MARIGNY. Ils participeront à guerre contre toute atteinte. Le 3 à 11.00 H c'est la guerre. C'est l'installation fiévreuse : soutes à munitions, à brûlant, abris, camouflage des avions. L'activité est salutaire pour ne pas penser.

Le 9 c'est le drame. Jusque là aucune activité ennemie n'a été décelée et le groupe poursuit son entraînement sur le terrain de MARIGNY

Nous apprendrons par la suite que dans les Etats Majors on est décidé à lancer la bagarre. A plusieurs reprises l'escadre a reçu l'ordre d'envoyer des appareils en reconnaissance de jour sur les lignes ennemis. Le LT-Colonel ENSLEIN présente des objections valables pour lui et ses équipages. La Brigade insiste et le 9 au matin une réunion prend le ton rageux. Le Colonel Cdt la Brigade met en démeure le Cdt d'escadre d'exécuter la mission sous peine de traduction devant un conseil de guerre pour refus d'obéissance devant l'ennemi. C'est le Cdt DELOZANNE qui prend l'initiative sans que le Cdt d'Escadre n'intervienne. 3 avions effectueront la mission. Le 1er avec le Cdt d'escadre, les deux autres avec les Cdts de groupe. Il semble bien que notre Cdt a accepté ce sacrifice pour éviter le massacre des équipages, le Cdt DELOZANNE ajoutera à l'adresse du Cdt de Brigade : "Mon Colonel, comme en temps de paix, nous avons des places à bord des appareils pour les officiers de notre état-major".

Il est regrettable pour lui que le Colonel n'ait pas accepté vers 14H00 l'a-

vion du Cdt DELOZANNE décolle de MARIGNY pour se regrouper avec les deux autres au-dessus de CONNANTRE. C'est sans illusion que le personnel a assisté au départ, et le salut du Cdt au pied de l'échelle était un adieu. Des membres de l'équipage je n'ai retenu que celui de l'ADC PETTON, mitrailleur conscient du sort qui l'attendait. Le Cdt m'a confié la garde de son chien.

Je crois que tout le personnel qui adorait son chef a attendu son retour sur le terrain.

Vers 17H00 un coup de fil annonçait la fatale nouvelle. Le LT-Colonel et le Cdt DELOZANNE avaient été abattus par la DCA le troisième appareil s'était posé un moteur en flammes sur le terrain de METZ. L'expérience était concluante. Le Cdt BAILLOT Cdt en second, prenait le Cdt du groupe. Le LT-Colonel GERARDOT (futur général) prenait le Cdt de l'escadre, pas pour longtemps.

Le lendemain, ou le surlendemain, un incident regrettable ranimait la colère du personnel. Le Cdt de Brigade ordonnait une prise d'armes sur la place de PLEURS. Le Colonel prenait la parole devant les militaires et les civils. Il justifiait ses ordres comme pour se disculper, puis devant l'attitude du personnel il prononçait une phrase inqualifiable : "Je vous vois tous pâles, messieurs vous avez peur vous êtes des lâches". Je me revois accroché aux basques du LTT COURVALIN qui voulait se précipiter sur le Colonel pour venger cet affront collectif. Deux jours après le Colonel était relevé de son Cdt.

Vers le 15 septembre le groupe reçut l'ordre de se replier sur MONTARGIS. 1er groupe restait sur place pour poursuivre son entraînement sur les quelques Léo 45 qu'ils avaient perçus.

Je reconnais que pour nous P.N. ce fut un soulagement car renouveler la tentative du 9 c'était aller au suicide.

Toutefois du terrain de Vimory, presque chaque nuit un Bloch 200 décollait pour effectuer une mission de reconnaissance avec lâché de tracts. Très vite une habitude fut prise : celle de ne plus ouvrir les paquets de tracts. Quelques P.N. décidèrent ensuite d'emmener des pavés en guise de bombes. C'était ridi-

culé mais la mort du Cdt avait ulcéré le cœur de beaucoup. Les officiers étaient installés dans un très joli château à proximité du terrain. Les repas présidés par le Cdt BAILLOT manquaient de chaleur malgré les efforts de quelques bout en train. (LTT MILLET - LTT de la TOUR du PIRE - CNE GAUMONT, de la société cinématographique-officier de renseignements Le Cdt n'était pas un homme au caractère joyeux. Une tentative fut faite pour le dérider. Au petit matin les officiers hissèrent sa Simca 5 CV à la porte de sa chambre au 1er étage, un exploit qui ne fut pas goûté par notre chef qui tempêta voulut connaître les responsables, et c'est ainsi qu'il trouva tous ses officiers rassemblés sur un rang : les responsables au cours d'un repas du soir le Cne GAUMONT, jetant un regard circulaire sur l'assemblée remarqua qu'il y avait deux fois plus d'officiers de réserve que d'officiers d'active ce à quoi le SLT BERTEAUX de la 3 (1^{re} Promotion de l'Ecole de l'Air) répliqua : " L'armée d'active doit empêcher la guerre, quand

la guerre est déclarée c'est la réserve qui marche ". Il y eut un froid. Deux jours après l'avion du SLT BERTEAUX était descendu en mission de nuit au dessus de l'Allemagne. Obs : SLT GUINET.

De CONNANTRE, le 1er groupe, effectuait des missions en Léo 45. Le LT-Colonel GIRARDOT avec pour 2^o pilote le SLT AOUACH étaient descendus, les membres survivants de l'équipage étaient faits prisonniers. Le 2^o Cdt de l'escadre en guerre était prisonnier comme le premier qui s'était posé en flammes lors de la mission du 9 (renseignement ultérieur).

Au mois d'octobre inspection du Général inspecteur.

La tenue de campagne est restée identique à celle du temps de paix : tenue de gabardine, chemise blanche, col empesé, chaussures noires basses, casquette. A MARIGNY le personnel a souffert des aoutats, ces insectes microscopiques qui s'enfoncent dans la peau. Le corps en est couvert jusqu'à la ceinture, plus haut pour ceux qui portent des bretelles.

A votre service dans toutes les circonstances de la vie

BRUNIAUX-COTTON

L'ART ET LES FLEURS

3 MAGASINS

32, rue de la Herse - **CAMBRAI**
Même magasin : Cité commerciale Martin-Martine

Toutes
Confections
Florales

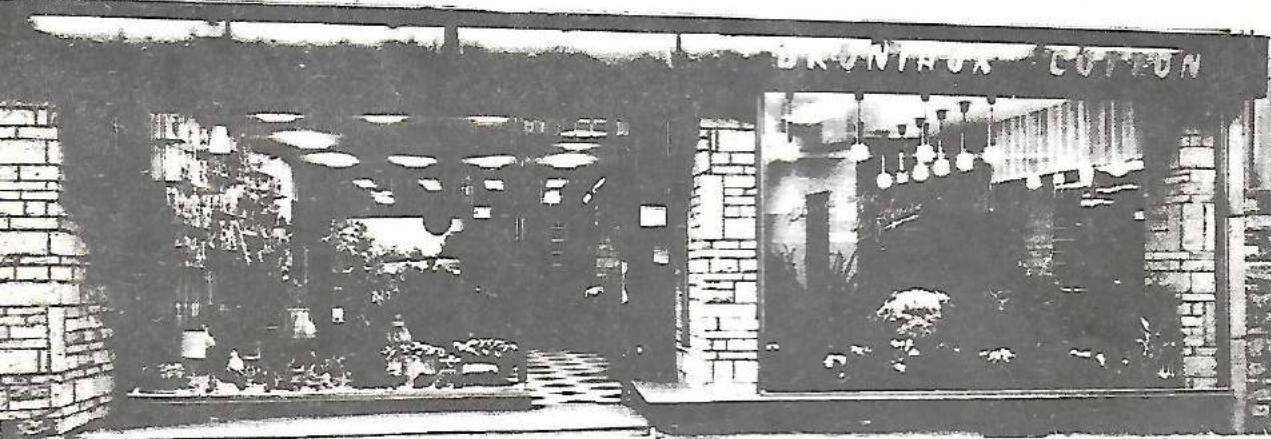
14, rue de la République
IWUY ÉTAINS

CRISTAUX

ALBATRE
OPALINE

Remise spéciale
aux militaires

Tél : 81. 37. 64





un intérieur vaste et confortable pour 4 personnes

komfortabel und geraumig, viel Platz für vier Personen

un abitacolo ampio e confortevole per 5 persone



204

104



AUTOMOBILES
PEUGEOT

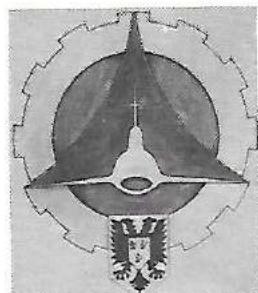
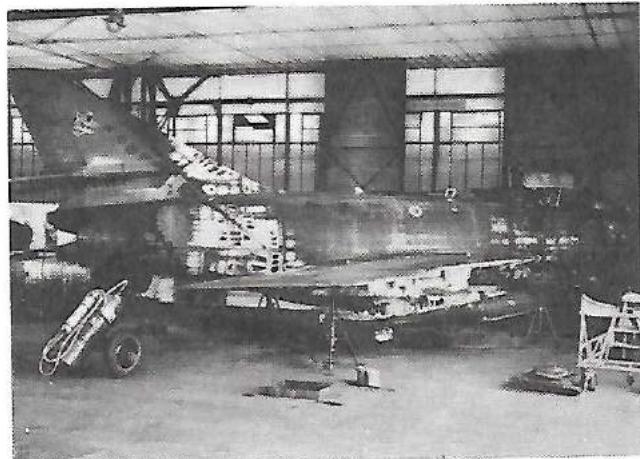


SAC PEUGEOT *garage d'essai*
TOUS TRAVAUX
nouvelles installations ultra-modernes
80, av. de Dunkerque **CAMBRAI** Tel: 81.45.30

A VOTRE SERVICE

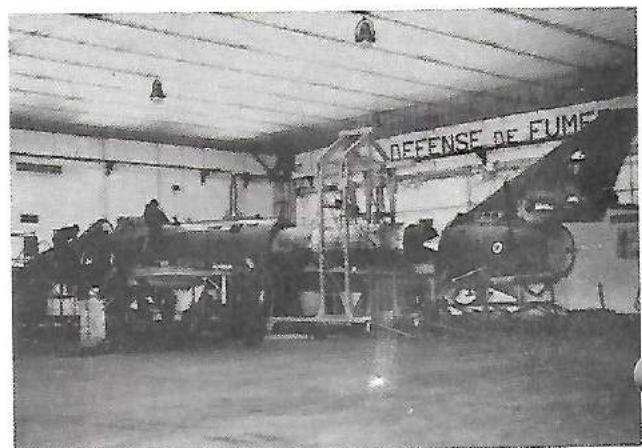
504

G.E.R. Ma.S. 15.012

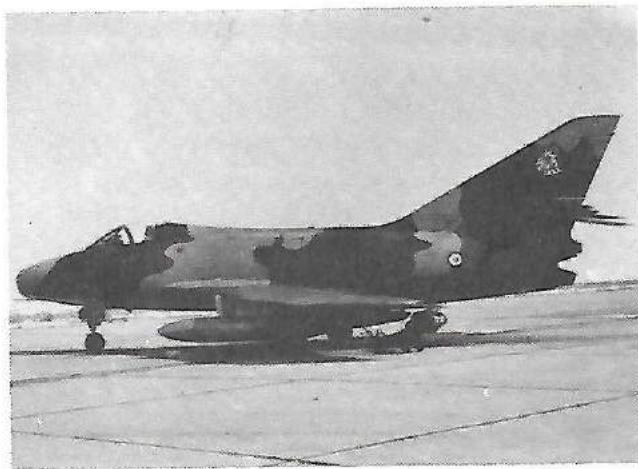


AVANT

PENDANT



APRES



Le G.E.R.Ma.S. en vacances

Haut lieu de la mécanique aéronautique, le GERMaS se visite comme une cathédrale: gestes lents et voix feutrée, nez en l'air et oreille attentive. C'est une institution, un état dans l'état : on est "du GERMaS" comme on est "du clergé" "d'I. B. M.", ou "de la jaquette". On y vient, on y revient, on voudrait y rester. Quel piège à touristes peut offrir en un même lieu une telle variété de distractions ? Pour qui aime la solitude, il y a le hangar. La caisse à clous plantée à l'ombre fraîche d'une plume, bercé par le doux murmure du liquide hydraulique cascadiant de bâche capricieuse en accu ajouré, on laisse l'oeil errer dans les ténèbres des trappes. Les joies de la va rape s'offrant sur-les sommets enivrants des P.H. et des dérives. Le patient pêcheur à la ligne voit s'ouvrir les multiples portes de la cellule où nichent vis et rondelles dont la capture est source d'émotions sans cesse renouvelées.

L'amoureux de l'effort en équipe trouve les forces de la joie dans la rentrée et la sortie des avions, où s'exprime le folklore germasien. Le grand air du point fixe dans la nature souriante, les soirées entre amis autour d'un avion capricieux, le bronzage au chaud soleil de la PPV, sont autant de joies saines inconnus des aoûtiens entassés sur les plages polluées.

Telles les huttes du Club Méditerranée, les frais ateliers se serrent autour du hangar, ouvrant leurs baies sur les verts pâturages du Nord. L'artiste trouve à s'exprimer pleinement dans l'atelier peinture où l'attendent toutes les joies de la combinaison du zinchrona et du PRC. Préfère-t-on des loisirs organisés ? Une équipe hautement qualifiée propose, du haut du contrôle-BT, toute la gamme des VP planifiées pour le routinier, des vérifications spéciales pour l'amateur de nouveautés. Un escalier à monter, et l'on rencontre la sagesse du papier dormant, l'esprit de la recherche conservatrice, les bienfaits de la direction etle sourire de la dactylo. Un escalier à descendre, et ce sont les plaisirs nocturnes du GERMaS'Club où se célèbrent des orgies de limonade. Avec cela, aucun souci domestique : le G.M.F. (Grand Magasin de Fonctionnement, de la chaîne DCMAA) est toujours ouvert ; la blanchisserie-cordonnerie-droguerie du Fourrier est accueillante, et le sanitaire est assuré comme en camping.

D'ailleurs, les mécanos l'ont très bien compris : nulle part mieux qu'au GERMaS. Consultez le planing : 33 % seulement d'absents.

C'est tout dire ! Et c'est gratuit.

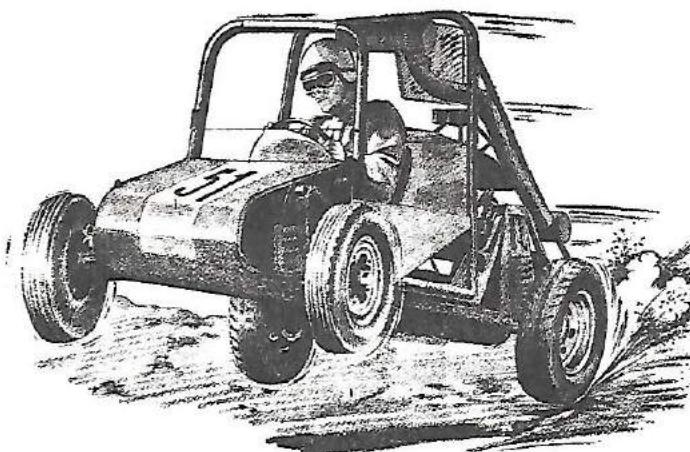
"Auto-cross story"

par Alain Lefebvre

La pratique des compétitions sur terrain d'herbe ou de terre battue dérive à la fois du stock-car et du rallye-cross anglais. En réalité l'auto-cross n'est qu'un cousin très éloigné des épreuves de ce type.

L'Angleterre étant toute proche des côtes normandes, il ne faut donc pas s'étonner si l'un des premiers clubs français fut celui de BARENTON, dans la Manche.

Par la suite la formule se propagea jusque dans le sud-ouest, où l'on mit en place peu à peu des règles, délimita des circuits, adapta des engins (souvent des véhicules de série transformés et renforcés). Des clubs naquirent partout en FRANCE.



A la suite de l'accident du MANS, le ministère de l'intérieur obligea les clubs à se regrouper sous la forme d'une fédération nationale. La F.F.S.M. (fédération française des sports mécaniques) était née.

Depuis plus d'un an, une étroite collaboration s'est établie entre la FFSA (fédération française du sport automobile) et la F.F.S.M. facilitant le développement de l'auto-cross, par exemple la délivrance des licences.

Le principal objectif est de maintenir la spécialité à un stade accessible à tous en limitant la cylindrée à 1300cc afin d'éviter une flambée des tarifs. Cet aspect est cher à tous ceux qui se sont fait pour devise de "courir sans but précis" ce qui sous-entend : courir pour l'amour du sport automobile.

Qui peut participer aux épreuves d'auto-cross ?

Un licencié national ou international peut participer aux courses d'auto-cross il peut s'inscrire à une A.S.M. ou à un club d'auto-cross.

Les conditions requises sont les suivantes :

- être titulaire du permis de conduire depuis plus d'un an ;
- fournir une demande de licence accompagnée des droits correspondants 70 F ;
- s'acquitter des droits d'affiliation auprès de l'A.S.M. ou du club ;
- joindre une autorisation parentale, pour les mineurs ;
- fournir 3 photos d'identité.

Qu'est-ce qu'une course d'auto-cross ?

Le CIRCUIT est formé et tracé sur des emplacements non ouverts à la circulation. Le tracé, le développement et le relief sont libres, à condition que la

longueur soit comprise entre 400 et 1000 mètres, la largeur de la piste étant comprise entre 6 et 12 mètres. Toutes les natures dusol non aménagées sont admises sous réserve d'approbation. D'autre part les circuits doivent être jalonnés extérieurement (côté public) et intérieurement (côté corde).

La COURSE se déroule soit dans le sens des aiguilles d'une montre, soit dans le sens contraire, suivant le relief du terrain. Il n'est jamais admis plus de 25 voitures par manche.

Les véhicules admis sont : Toutes les voitures de série, françaises ou étrangères, postérieures à 1960 selon deux catégories distinctes :

- a) jusqu'à 1.000 cc
- b) de 1.001 à 1.300 cc.

Les voitures prototypes acceptées par la commission d'auto-cross ou la F.F.S.A

Les buggies, dans la limite des cylindrées déjà précisées.

Les voitures à 4 roues motrices.

Déroulement de l'épreuve :

Les manches 1.000 cc puis 1.300 cc déterminant les qualifications dans chaque catégorie. On assiste alors à une finale 1.000 cc et une finale 1.300 cc. Très souvent pour terminer la réunion, une super finale regroupe 1.000 et 1.300 cc.

A quels impératifs doit répondre un engin d'auto-cross :

1) Carrosserie :

-les ailes ne sont pas obligatoires. Leur découpage est autorisé à condition toutefois que celles-ci soient bordées ou ourlées pour éviter toute tôle à bords coupants.

-le pare-brise doit être en verre feuilleté ou en plaxiglas avec ouverture face à la vue du pilote. Toutefois l'absence de pare-brise est tolérée.

-les voitures doivent obligatoirement comporter un toit et un arceau de sécurité rigide et résistant, fixé au plancher et tangent intérieurement du toit

-la ceinture de sécurité normes F.I.A. est obligatoire. Elle doit être solidement fixée au châssis ou à la caisse à ses extrémités.

2) Moteur :

-Toutes les transformations mécaniques sont permises dans la limite autorisée par la cylindrée. Le carburant du commerce est le seul autorisé, tout additif est interdit (sauf les lubrifiants)

En définitive on peut dire que l'auto-cross est un savant dosage alliant efficacité et sécurité.

Ce sport vous intéresse ? Vous pouvez le pratiquer dans la région du Nord, Pas de Calais en vous inscrivant à :

L'Association sportive "L'Aigle Noir" Monsieur DARRAS, rue de l'Abbé Pruvost 62850 LICQUES - Tél. 35.12.26.

y z'ont remis ça

Organiser un concours de pétanque dans le Nord, il faut le faire. Les arpètes de CAMBRAI l'ont fait. C'était leur 2ème expérience. Le 6 juin à 18H30, 14 triplettes mixtes étaient réunies sur le terrain des sports. La première triplette plus que mixte fut éliminée 14.0-13.4 en 1/4 d'heure. Ce qui lui permit de se rabattre sur la buvette et le concours de pointage. Mais les spécialistes fonctionnèrent jusqu'à la nuit, se permettant de commencer le 1er tour de la poule gagnante.

Le lendemain, 18 heures, mêmes lieux. Mais cette fois l'organisation est rodée. Le président-arbitre-greffier officie dans le hall du service des sports. Les lots sont exposés. La caisse à lapins fait la joie des enfants et la tranquillité des parents. Le représentant tient la buvette, son épouse active le barbecue, le trésorier couve... la caisse. L'ambiance est chaude.

Le photographe transformé en speaker jette au vent des informations médisantes.

Quelques étrangers sont venus s'enquérir du pourquoi et du comment. Vers 20 heures un bruit court, sournois d'abord, de plus en plus affirmatif ensuite : les biffins s'acheminent vers la finale ! La honte rougit les fronts, la répression s'organise. Certaines informations circulent concernant l'emploi du temps quotidien de la 7° batterie.

— "Mais si, je l'ai vu, c'est écrit : pétanque obligatoire de 8 à 12 et de 13 à 17H30. Ils ont à choisir : la victoire ou le trou".

Stoïque, le chef se concentre, arrange ses sbires, mesure, balaie, conseille.

A 21 heures, une "girafe" est destocquée. Les biffins sont en finale. Face à eux, une triplette d'hommes du rang. Braves petits ! Ils ont tenu jusqu'à 22 heures et ils sont tombés glorieusement, portant sur leurs épaules la charge écrasante de venger les arpètes.

La 7° batterie emporte les 3 couteaux électriques et les 3 lapins, les soldats

: 3 déjeuners Arcopal + 3 bidons de polish + 3 bons de 10 F en taxi. Chaque triplette a cependant un lot. La meilleure équipe perdante emporte 3 briquets à gaz, 3 lapins et.... 3 soutien-gorges ! La fraîcheur de la brise du soir ne permet pas l'essayage.

Le photographe prête alors ses lunettes au biffin victorieux qui, après avoir relu la feuille de match, réalise son oubli et abreuve l'assistance (le trésorier jubile).

Pour ne pas être en reste, le photographe arrose ses galons d'adjudant-chef (le trésorier ne se sent plus).

Il est 23 heures lorsque la foule se disperse. Chacun rentre chez soi, mais en rêvant de rallye, de sauterie..... A bientôt !

Lieutenant COZLIN
Officier de presse
du G.E.R.Mas 15/012

LES ROULEURS DU CAMBRESIS

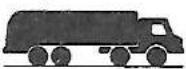
Déménagements

TEL.: 81-35-64

PAR ROUTE



ET



PAR FER



13, RUE DES CLEFS - CAMBRAI

BOULANGERIE PATISSERIE

MITERNIQUE

PATISSERIE FINE
FOURNITURES POUR COLLECTIVITES
- BANQUETS ET NOCES

7, rue de Crèvecœur

59400 CAMBRAI

Tél : 81.21.10

Sport - Loisir - Tourisme

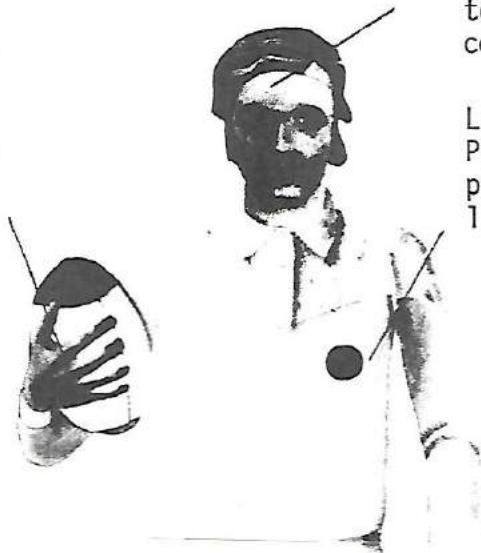
LE RUGBY PAR GUY MARBLEU

EDUCATEUR DE LA FEDERATION FRANCAISE DE RUGBY

(SUITE)

l'équipement

Le ballon : ovale, en cuir, à quatre panneaux. Longueur : entre 28 et 29 cm ; poids : entre 375 et 425 grammes.



Le serre-tête : protège les oreilles de certains avants.

Le maillot : en coton. Pour les avants, empêcements emboîtant l'épaule.

La culotte : en coton. Les tailles trop serrées sont à déconseiller.



Les chaussures : en cuir, à tige haute pour les avants, basse pour les attaquants ; semelles à crampons.



Les bas : en coton (ou en laine), rabattus sur le mollet.

la règle du jeu

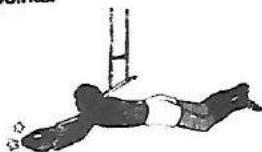
La partie dure deux mi-temps de 40 mn, entrecoupées d'un arrêt de 5 mn, sous l'autorité d'un arbitre (et son sifflet), assisté de deux juges de touche (et leurs drapeaux).

Elle oppose deux équipes de quinze joueurs. Aucun remplacement n'est autorisé (sauf en matchs de sélections).

Au coup d'envoi, le ballon doit au moins franchir 10 m.

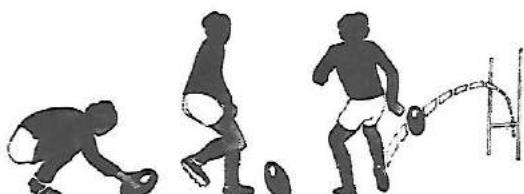
Comment marquer les points ?

Essai : toucher ou poser du ballon à terre dans l'en-but de l'adversaire. Valeur : 4 points.

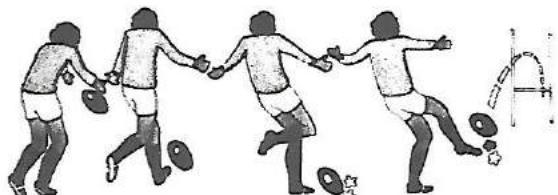


Transformation : après l'essai, un joueur de l'équipe qui vient de marquer, tente de botter le ballon entre les poteaux (et au-dessus de la ligne transversale). Le ballon est posé à terre (dans la surface des 22 m, en face de l'endroit où l'essai a été marqué). Valeur : 2 points.

But sur coup de pied de pénalité : accordé à une équipe pour faute de l'adversaire, soit à l'endroit de la faute, soit au point de chute du ballon. L'équipe adverse se recule au moins à 10 m. Si le ballon passe entre les poteaux, valeur : 3 points.



But sur coup de pied franc : accordé après un arrêt de volée, lorsqu'un joueur, les deux pieds au sol, attrape le ballon en provenance d'un adversaire; il doit crier : « Marque ». Si le ballon passe entre les poteaux, valeur : 3 points.



But sur coup de pied tombé (drop-goal) : le ballon, botté après un premier rebond, passe entre les poteaux. Valeur : 3 points.

Les règles principales

Hors-jeu : un joueur est dit hors-jeu s'il se trouve en avant du ballon; quand ce ballon est joué en dernier lieu par un équipier. **Sanction :** mêlée ou coup de pied de pénalité.

Tenu : le porteur du ballon, saisi par un adversaire, doit lâcher le ballon immédiatement (coup de pied de pénalité).

Les fautes graves sont sanctionnées par un coup de pied de pénalité, l'équipe adverse se reculant au moins de 10 m du ballon. Les fautes légères sont sanctionnées par une mêlée.



La mêlée : elle se forme généralement à l'endroit de la faute. Les avants de chaque équipe, se tenant par les épaules, se groupent de manière à ce que le ballon puisse être lancé dans le « tunnel » qui se forme entre les deux premières lignes. Le demi de mêlée de l'équipe non fautive lance le ballon droit dans ce « tunnel » : c'est l'introduction. Dès que le ballon touche le sol, le talonneur aidé des deux piliers tente de le passer au pied dans ses deuxième et troisième lignes pour gagner la sortie de mêlée.



La touche :

Si le ballon dépasse la ligne de touche : a) sur le coup de pied donné en arrière de la ligne des 22 m, la remise en jeu se fait à l'endroit où le ballon est sorti en touche ; b) sur coup de pied donné après la ligne des 22 m, s'il est direct, la remise en jeu se fera par rapport au point d'où le ballon a été botté, s'il est indirect, par rapport au point où le ballon est sorti en touche.

Le ballon est remis en jeu par un joueur qui le lance entre les avants des deux équipes placés en ligne perpendiculairement à la ligne de touche. Si la touche n'est pas droite, mêlée à 10 m.

*c'est peut-être un peu plus cher,
... mais c'est tellement meilleur !*

MAISON BONNET - Tél. (23) 22.30.26

02000 CREPY-en-LAONNOIS

71160 SAINT-JULIEN-en-GENEVOIS



BILAN DU BSP

PARTICIPATION ET RESULTATS SUIVANT LES MOYENS

	TOTAL	M.O.	F.40	M.T.	GERMaS	MSP	M.G.	M.A.	C.I.M.
Effectif total	1790	557	230	133	183	243	276	78	
Nombre de participants	1045	149	82	80	129	238	34	35	242
Éliminés	82	12	4	3	5	11	5	1	41
BSP	922	131	69	82	118	218	79	32	193
BSPS	41	6	9	1	6	9	0	2	8

Le tableau ci-dessous indique les degrés obtenus en fonction de l'âge des compétiteurs.

AGE-DEGRE	- de 35	36 à 38	39 à 42	43 à 45
1				
2				
3	6			
4	14			1
5	44	3		
6	108	8	3	
7	179	6	3	1
8	240	2	6	3
9	195		3	
10	97			
1	35			
2	6			

On remarque que le plus fort contingent des participants a obtenu le 8e degré, ce qui correspond approximativement à des performances du niveau suivant :

- 80 m : 11"5
- 1.000 m : 3'34"

Les meilleures performances réalisées au cours de ces épreuves ont été les suivantes :

Pour les moins de 35 ans :

- 80 m : SGT TAMOWSKI (GERMaS) : 9"5
- 1.000 m : SGT BOULEUX (GERMaS) : 2'50"
- hauteur : 2CL GERNEZ (CIM) : 1,61 m
- Poids de 5 Kg : CAL HERARD (MSP) : 14,31
- Poids de 7 Kg : CLC OBLIN (MO) : 10,39 m

Le meilleur total a été réalisé par le SGT TAMOWSKI (GERMaS) qui a obtenu 146 points, avec les performances suivantes :

- 80 m : 9"5
- 1.000 m : 3'14"
- hauteur : 1,49 m
- Poids de 5 Kg : 12,48 m.

- hauteur : 1,24 m
- poids de 7 Kg : 6,03 m
- poids de 5 Kg : 7,34 m.

Ce tableau met également en évidence la trop faible participation des plus de 40 ans. Se sentiraient-ils si vieux ? Ils auraient bien tort car les résultats qui suivent sont fort honorables.

- 80 m : 11"5 : LTT LEFRANC (MO) 42 ans
- 1.000 m : 3'51" : CNE GUILLOTTE (GERMAC) 41 ans ;
- hauteur : 1,31 m : ADJ LAGACHE (GT) 41 ans ;
- Pds 5 Kg : 9,88 : ADJ OLIVI (GERMaS) 40 ans ;
- Pds 7 Kg : 7,72 m : LTT GRIMBERT (MO) 40 ans.

Le meilleur total fut l'œuvre du LTT LEFRANC :

- 80 m : 11"5
- 1.000 m : 4'08"
- hauteur : 1,21 m Soit 118 points
- Pds 5 Kg : 7,34 m.

Un exemple à suivre...

Les mystères de l'Orient

J'ai eu l'occasion en 1970 de faire un voyage dans un pays dont on a parlé abondamment : le Népal. J'ai choisi de rapporter quelques anecdotes qui ont émaillé ce voyage.

Je suis parti de New Delhi un dimanche matin, en compagnie de deux jeunes italiens qui avaient l'intention de faire le tour de l'Inde. Ayant monté leur expédition avec minutie, leur voyage de Milan à New Delhi s'était déroulé sans anicroche, ce qui est rare.

Notre première étape sérieuse devait être Bénarès, cité sacrée traversée par le Gange, fleuve sacré. Mais pour y parvenir il fallut emprunter les sacrées routes de l'Inde et slalomer entre les vaches sacrées.

Autre problème, et de taille, les camions. Ils ont la particularité d'afficher à l'arrière les mots O.K. TATA. Ce n'est pas une injure mais le nom du plus gros trust indien. Ces camions ont un comportement imprévisible car leurs conducteurs sont bien souvent ivres. On en trouve de temps en temps, renversés (les camions) sur le bord de la route. Le chauffeur a alors deux types de comportement : soit il regarde le sinistre d'un œil surpris, soit il dort par terre, en attendant que ça se passe.

On se demande d'ailleurs où les chauffeurs de camions trouvent de l'alcool, car la prohibition règne dans la plupart des Etats. La réponse est simple : en distillant des produits d'entretien on obtient le précieux liquide. On voit alors dans la presse que 50 personnes après une noce, sont mortes dans d'atroces souffrances, à la suite d'une intoxication due à l'absorption de French Polish (un cirage qui porte ce nom).

Autre aventure possible sur les routes : on trouve brusquement un pont qui est commun aux voitures et au chemin de fer. Il faut traverser sur les rails, au risque de voir arriver un train, à la surprise générale. Nous avons aussi évité de très peu un accident dont les suites auraient pu être graves. De nuit, rou-

lant assez vite, le chauffeur voit au dernier moment quelque chose de suspect devant lui. Il oblique en catastrophe vers le fossé sans trop savoir si ce n'est pas un ravin. Ce n'en est pas un mais nous stoppons deux mètres en contre bas. Ruisselant de sueur, nous remontons sur la route pour constater que nous avons évité d'extrême justesse le campe-



ment d'une équipe de cantonniers qui dorment bien tranquillement au milieu de la chaussée.

Arrivés à Bénarès, nous trouvons à nous loger dans une "Rest House" sorte d'auberge de jeunesse, où pour pas cher nous trouvons le gite et le couvert. Nourriture épataante puisque on peut avoir des frites à la place de l'habituel ragout constitué de débris non identifiés qui nagent dans du jus de piment.

Bénarès, comme toutes les villes indiennes est un bazar central à usage commercial, entouré d'un bidonville à usage locatif. Il y a en plus le Gange, majestueux et boueux, et les monuments qui le longent, splendides. Il y a surtout les pèlerins qui viennent de partout se retrouver dans le Gange et dans l'atmosphère de pureté de ce lieu saint. Spectacle très coloré et permanent. L'attraction qui draine tous les touristes est le crématoire en plein air où les défunts très joliment enroulés dans des bandelettes de tissu blanc s'en vont

en fumée rejoindre leur Dieu tutélaire. L'odeur de la chair brûlée et le bruit des crânes qui éclatent seraient insupportables si l'ambiance si particulière de l'Inde ne faisait qu'au bout de quelques semaines les spectacles les plus répugnantes sont devenus courants. ; On voit partout des mendians, des lépreux, des mutilés, des handicapés physiques et on s'y habite très vite. Ce n'est pas que toute la population indienne soit dans un état physique spécialement inquiétant mais une infirmité est un moyen de gagner sa vie, et on l'exhibe.

Après la visite de Bénarès, nous repartons vers le Népal. Traversée du Gange en bac puis toujours la route. C'est le même paysage plat pendant un millier de kilomètres, ponctué d'arrêts dans des villages où la population s'agglutine autour de la voiture, car on voit passer très peu d'Européens dans ces coins-là. Les gens sont curieux, gentils et pacifiques.

De temps à autre, on croise un Sadhu (Vieux Sage), complètement nu, qui se balade en lisant son livre de prières.



Un de mes camarades en a vu un qui par temps de grosse chaleur se promenait avec un ombrelle et un bloc de glace sous le bras gauche pour se rafraîchir - HEU-REUX -

Nous parvenons à la Frontière Népalaise et le spectacle change radicalement. L'immense plaine est subitement barrée par le massif Himalaya. C'est une énorme muraille qui semble se dresser infranchissable à l'horizon.

Nous nous lançons d'emblée à l'assaut du monstre. La route est longue,

étroite, en mauvais état, sinuuse et elle monte jusqu'à 4000m. Nous sommes au sommet récompensés par la vision d'un pic entouré d'un nuage en anneau ; les couleurs sont celles d'une carte postale avec une dominante rose indien.

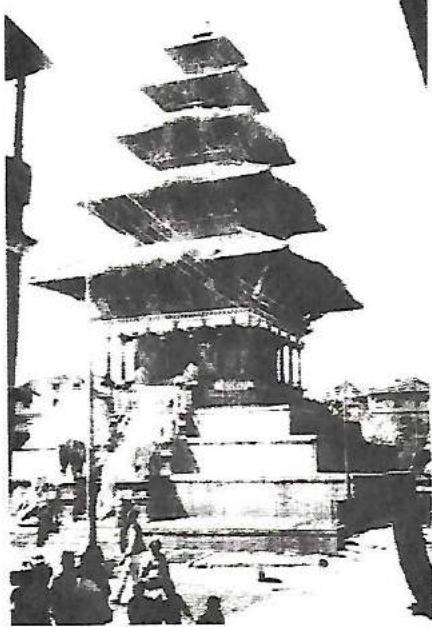
Puis nous descendons vers Katmandou. La nuit tombe. Nous y arrivons à 10H00 du soir et l'impression n'est pas celle que nous attendions. Le premier monument aperçu est un palais d'opérette qui rappelle celui de Monte-Carlo. Nous apprendrons le lendemain que c'est la partie neuve de Kathmandou, et elle est dénuée de tout charme.

Nous cherchons à nous loger et c'est vite fait. Nous tombons sur un bonhomme qui tient dans la main un écureuil empaillé et un bouquet de fleurs en plastique. Il nous dit être directeur d'une clinique et nous propose de nous héberger en échange de : je cite "quelques timbres, pièces de monnaie étrangères et quelques idées de paix". Nous ne faisons pas trop attention à l'air un peu égaré de notre homme, et nous passons la nuit sur une natte peu confortable.

Le frère de notre hôte nous demandera au matin de ne pas faire attention à son comportement étrange, étant donné qu'il est complètement cinglé.

Nous commençons notre visite, escortés par un guide qui doit bien avoir 8 ans et qui connaît un peu de français, appris au contact des hippies. Les gosses sont très gentils, futés, aiment beaucoup rendre service et de surcroit ne demandent rien en échange. Ils vivent souvent dans la compagnie des hippies qui les hébergent, leur font partager leurs (maigres) repas. C'est une symbiose assez curieuse.

Le français qu'ils connaissent n'est pas toujours académique. J'étais allé déjeuner dans un petit restaurant. Comme souvent, c'étaient les gosses qui faisaient marcher la baraque. Et le service était bien lent. J'en fais le reproche (au bout d'une heure et demie) au serveur qui me dit alors "Petit con, petit con, petit con" et s'enfuit très content de lui.



D'autres gosses sont spécialisés dans la mendicité et leurs proies favorites sont les touristes américains (Ah, ceux là). Le gosse arrive et com-

mence à débiter d'une voix monocorde le récit de ses misères et surtout de celles qu'il a inventées ; il ne s'interrompt que quand il a eu les sous. Il trouve alors un autre touriste. Ca peut donner ça : " I'm so poor, I have no father, no mother, no air condition".

Que dire de Kathmandou qui n'ait déjà été dit. Les trois cités sacrées Patan, Badghaon et Kathmandou sont très voisines. La plus belle est probablement Badghaon où on trouve une rare accumulation de temples aux toits d'or de boiseries sculptées et peintes.

Ce sont un peu les premières bandes dessinées pour adultes. Elles racontent avec un luxe (une luxure ?) de détails, les scènes de la vie sexuelle particulièrement diversifiée d'un majaradjah qui régna voici mille ans.

Ce qui fait une bonne part de l'agrément que l'on retire d'un tel voyage, c'est l'ambiance du Népal. On s'y sent libre calme et les gens sont gentils. Le spectacle est partout splendide. La vie n'est pas chère. C'est un peu le paradis et l'on se demande pourquoi certains viennent chercher là des paradis artificiels.

SOLUTION DU N°45

C
r
mots
i
s
e
s

	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI
I	P	E	R	I	T	O	N	I	T	E	S
II	E	T			L	E	T	A	L	I	T
III	R	U	E		N	E		O	R		I
IV	F	I	T	O	U		I	T	E	M	S
V	I		A	U		E	T		T	O	M
VI	D	E	N	S	I	T	E	S		R	E
VII	E	N	T	E	T	E	M	E	N	T	S

HORIZONTALEMENT

- I On lui fait dire ce qu'on veut
- II La prohibition y règne - Les héros de la grande guerre
- III Homme bouillant à qui on a cassé les pieds par derrière
- IV Rez de chaussée - A deux têtes au 1/12 - Note
- V Cardinaux de gauche et de droite - Morceaux de rognon - Superlatif
- VI Eve le fut à partir d'une côte - Exercices militaires
- VII Comme le loup blanc - Morceau de porc
- VIII Deux grecs - Nécessaire à notre armée - N'y mettez pas les doigts
- IX Réclame avec insistance - Parti
- X Article - Note - Cri du morse en péril



VERTICIALEMENT

- I Acolyte peu sympathique - Acquiescement étranger
- II Personnel - Commode pour s'asseoir
- III Volatile qui se met facilement à l'envers - Morceau de fromage - Pronom
- IV Accélère la moto
- V Héroïne de tragédie grecque
- VI Il couve ses poulains
- VII Espiègle belge - Fleuve italien
- VIII Ne se risquent pas aux mots croisés
- IX Pronom relatif - Sourire inquiétant
- X Habitude - Dur comme une croyance
- XI Mauvais payeurs

	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI
I											
II											
III											
IV											
V											
VI											
VII											
VIII											
IX											
X											



Etablissements

Francis RIBEAUCOURT

RECTIFICATION ET REVISION COMPLETES DE TOUS MOTEURS AUTOMOBILES

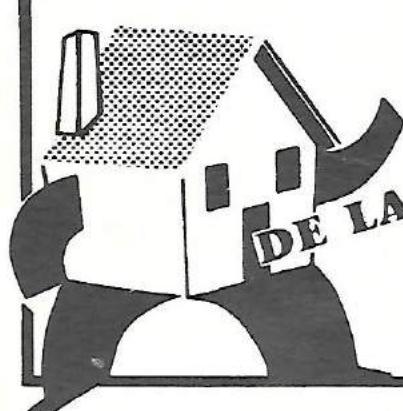
FOURNITURE TOUTES PIECES DE MOTEURS

MOTEURS ECHANGES STANDARDS

Amortisseurs-Bougies-Lodge-Produits d'entretien- Culasse-Chemise-Pistons-

Coussinets-Joints-Batteries- Auto-miroir-ETC...

80 Rue de la Paix 59540 CAUDRY - Tél 85.23.92



DE LA CAVE AU GRENIER
je m'équipe
en CONFiance

A LA CAVE

maison moderne

CHRISTIAN GAINNE

S.O.R. DE L'ARMEE DE L'AIR

ANCIEN DE LA B.A 103

est à votre disposition pour vous aider dans votre choix

Radio
Télévision
Haute . fidélité
Electro . ménager

CAMBRAI
RUE DES CLES



sodas
& limonades

**Cambray
Roubaix**

**PILSHÉM
CHRISTMAS**

Avis aux Officiers et Sous-Officiers

Monsieur LECLERC, Coiffeur civil, est à votre disposition
au Mess Sous Officier

Prendre Rendez vous par téléphone au 363. Préciser jour et heure désirés

Boum Services

SERVICES SPÉCIAUX COLLECTIVITÉS

Prix de gros

Livraison gratuite

RESTAURANT

Avec ou sans
chèque restaurant

1. NOCTURNE
Vendredi jusqu'à 22 h

BANQUE
SIE GÉNÉRALE
Dimanche

PAPIERS PEINTS
900 feuilles 48 heures

BOIS A DÉCOUPER
Immédiatement
selon vos mesures

COMITÉ D'ENTREPRISE
Réductions spéciales

RADIO
TELE - SON
Service après vente
assuré

CARTE BIEUE
Signe c'est payé

LAVAGE VÉHICULE
Exceptionnel
en 45 minutes

DÉVELOPPEMENT

TRAITEUR
Passer vos commandes
de plus préparés

FLEURS
4 jours sur 6 à votre
disposition

ESSENCE
Toujours moins chère

BAR
De 9 h à 22 h

PRESSING
En 9 heures

MEUBLES
Livraison à domicile

Bien vous servir - Vous voir tous les jours revenir