



Amicale des Anciens de l'Air de la Gironde

Le mot du Président : *In... Gratitude.*

Soldat Français, il est fier de l'avoir été et du comportement qu'il a eu, ainsi que de celui qu'il a pu observer dans les rangs de notre Armée, toute exception confirmant la règle selon laquelle le pourcentage d'indignes est hélas une constante humaine quelle que soit la couleur de l'uniforme, militaire, civil ou clérical.

Ses magnifiques articles parus précédemment dans notre journal, consacrés à la gratitude en opérations de guerre durant le conflit franco-algérien, m'ont conduit à nous penser aujourd'hui plus largement sur cette valeur. Plus profonde qu'il n'y paraîtrait en première lecture, elle devrait constamment figurer au firmament de notre humanité.

Or, l'Histoire récente nous rappelle que dès le début du siècle dernier, nos gouvernants ont fait preuve d'une ingratitude certaine à l'égard de ceux qui, par le sang versé, auraient mérité une attitude des plus reconnaissantes : troupes coloniales, supplétifs indochinois et Harkis notamment.

Aujourd'hui, certains penseurs à l'esprit malfaisant, toujours prêts à salir notre pays pour vendre leurs papiers et leurs films, prêchent repentance, soumission et élimination d'une civilisation qui doit expier ses fautes.

Cette apologie fait fleurette dans notre jeunesse à qui l'on n'apprend que les parties sombres de notre Histoire, passant sous silence ou déformant les incroyables avancées apportées au monde par la plus humaine des civilisations connues à ce jour : avancées scientifiques, économiques, philosophiques, démocratiques...

S'appuyant sur l'universalité de nos valeurs, quelle que soit la couleur de la peau, elle a, par l'instruction et la culture, sauvé des épidémies et sortis de la misère des millions d'individus. Elle a aboli l'esclavage humain dont certains nous reprochent, à juste titre, l'exploitation passée, tout en le pratiquant encore de nos jours sans jamais l'avoir aboli.

Certes, les générations qui nous ont précédés, n'ont pas toujours été, on l'a vu, sans reproche. Mais au bilan, l'héritage donné au monde par l'Occident et par la France en particulier n'a toujours pas d'équivalent.

Gratitude ! Seule cette valeur profonde est capable de battre en brèche les discours des "déconstructeurs", éliminant ainsi l'esprit de ressentiments qui sévit aujourd'hui à

l'égard de nos prédécesseurs.

Si par leur sang versé, ces générations nous ont confié un héritage humain considérable, c'est parce qu'elles avaient constamment à l'esprit qu'elles le devaient aux générations montantes et dans l'assurance qu'à notre tour nous le ferions fructifier pour nos enfants.

Grâce à eux, jusqu'à aujourd'hui, nous avons vécu la majeure partie de nos vies en paix dans un pays de grande culture. De simples promenades dans nos villes et nos villages devraient suffire à faire naître en nous de profonds sentiments de gratitude. Qu'en est-il en fait ?

Après avoir déconstruit leur incroyable héritage, il y a lieu de se poser la question de savoir qui est responsable de notre situation actuelle ? Pouvons-nous nous en prendre à nos Anciens ? Sommes-nous, nous-mêmes, à la hauteur des espoirs qu'ils portaient en nous ?

« La gratitude exige qu'on pense à celui qui a planté l'avocatier dont on mange les avocats ». *Thomas Gatabazi.*

Solidarité : Ces temps deviennent de plus en plus difficiles pour nos membres âgés à faibles revenus. Il nous appartient donc d'intensifier nos actions en matière de solidarité pour leur apporter de l'aide.

Observer, signaler : 2 actions indispensables.

Sans elles, on est dans l'ignorance. Donc on ne peut rien faire.

Journées "Grillade" et Assemblée Générale.

Notre Amicale, comme toute autre Association, tient par la volonté de ses bénévoles, volonté confortée par l'adhésion de ses membres à l'esprit de nos valeurs fondatrices.

Nous vieillissons et nos revenus baissent. Nos rassemblements en tiennent compte, mais restent festifs et chaleureux car ils sont indispensables à notre cohésion. Sans eux, nous sombrerions dans le tourbillon de ce monde nouveau où prévaut l'égoïsme générateur de solitude.

Nous avons vérifié lors de notre dernière "choucroute" que nous ne baissons pas les bras. Merci à tous. *Jean Boulade*

LES TROIS COULEURS DE LA FRANCE

Les connais-tu les trois couleurs,
Les trois couleurs de France ?
Celles qui font rêver les cœurs
De gloire et d'espérance.

Bleu céleste, couleur du jour.
Rouge de sang, couleur d'amour
Blanc, franchise et vaillance.

Le drapeau, quand tonne l'airain,
Comme un guerrier tressaille,
Il bat, s'enfle comme un sein
Au vent de la bataille.

Dans la mêlée, ah qu'il est beau,
Lorsqu'il n'est plus qu'un noir lambeau
Etoilé de mitraille.

Jusqu'à la mort on le défend,
Ô sublime folie !
Et quand on revient triomphant
Vers sa loque chérie,

Les yeux sont de larmes remplis,

Car le drapeau garde en ses plis
L'âme de la Patrie.

Qu'il frissonne au soleil joyeux,
Ou qu'il flotte sur l'onde,
Lorsque la paix rit dans les cieus,
Ou que la guerre gronde,
France, il entraîne tous les cœurs,
Lui qui porte dans ses couleurs
La liberté du monde !

Georges Gourdon 1891. "Le sang de la France". Extrait du "Médaille Militaire – Sept. 2017." Préface de Pierre Loti. Transmis par Jean Riguet, notre correspondant pour la CUB

Destination Djibouti

Mi-février 1974, la 92^{ème} Escadre de Bombardement (92EB) se prépare pour une mission de couverture photo sur la zone de Djibouti. Quelques années plus tôt, cette même opération était réalisée par le plus court chemin : Bordeaux, Solenzara, Le Caire, Djibouti.

Mission sans histoire ?

Par Jean-Louis Ablancourt



avec la chaleur, la dilatation du carburant engendre de grosses nappes de carburant sous les Vautours. Alerte maxi à l'aéroport. Branle-bas de combat : pompiers et autorités portuaires sont là. Problème résolu en mettant

de plus gros bacs de récupération sous "les pissettes" et un camion pompier en faction. Incident clos ! Soirée plutôt tristounette. Après un repas au lait de chèvre, nous sommes cantonnés dans 2 chambres sur des lits pliants. Interdiction de sortir. Un soldat monstrueux (immense), garde la porte. Vivement demain !

Départ dans la matinée direction Djibouti. Sortie de piste d'un Vautour !
C'est ce que nous apprenons dans l'avion ! À l'arrivée à Djibouti un des avions a fait une sortie de piste. Le pilote sans doute fatigué a mal maîtrisé son "posé". Plus de peur que de mal pour l'équipage. Le navigateur dans sa bulle à l'avant du fuselage a dû avoir très peur.

Constatations réparations...
Comble de malheur, la veille il a plu des trombes d'eau et l'avion s'est embourbé jusqu'aux moyeux des roues. À notre arrivée, nous constatons qu'il a été ramené sur le parking et qu'il est dans un état lamentable. Pas de temps à perdre. Il faut de suite le laver pour éviter à la boue de trop sécher et surtout d'évaluer l'étendue des dégâts, la boue maculant tout le dessous du fuselage et des trains. Il est urgent de faire une inspection de l'avion et de commander les pièces nécessaires pour le rendre disponible, au moins pour le retour. Des heures et des heures de boulot sous une chaleur épuisante et un taux d'humidité maximum. Les roues, les disques de freins sont déposés, nettoyés, inspectés. Ouf, les moteurs n'ont pas été touchés. Dans les trains d'atterrissage, tout est à vérifier. Certaines pièces tordues doivent être changées. Sur le fuselage, pas de dégâts majeurs, cependant, la glace frontale du poste navigateur est fêlée. Il faut la changer. Bien sûr, nous n'avons pas les pièces de rechange. Commandées en urgence, elles nous seront livrées le surlendemain grâce à un avion d'Air France. Tout en remettant l'avion en état, nous assurons la mission avec l'autre VIIB.

Un seul avion de transport ne nous permettant pas d'assurer tous les départs puis les arrivées, seule l'arrivée à Brindisi nous incombe. Nous sommes partis avant les Vautours. Les autres arrivées seront assurées par les services Escales des bases concernées.

Premier trajet RAS. Nous préparons les avions pour l'étape suivante : Brindisi – Incirlik. En soirée, un bus nous amène visiter la ville. Nous apprenons ce qu'est la conduite à l'Italienne : les stops pas d'arrêt, les feux rouges pas vus ! Encouragé par de nombreux « Olé ! » le chauffeur nous dépose en ville. Pas la moindre femme dans les rues : c'est le sud de l'Italie ! Coté resto, j'y ai mangé les meilleures pâtes à la carbonara de ma vie !

Deuxième étape, direction la Turquie. A Brindisi, nous assurons le départ des avions. Trajet sans problème. A leur arrivée, les avions sont parqués et gardés par des mécanos et des soldats turcs dans une zone bien protégée. Quelques heures plus tard, notre Transall se positionne à leur côté. Visites après vol (APV) terminées, nous gagnons la zone vie, nous nous changeons, et direction la ville où une table nous est réservée. Le salaire de la peur ! Il faut passer des collines : une dizaine de kilomètres de tous les dangers. Passé le sommet, de l'autre côté, pour faire des économies d'essence le chauffeur fait la descente au point mort. Là, pas de "OLE", on serre les fesses ! Un repas plutôt frugal nous est servi sans alcool bien sûr. Soirée à oublier !

Le lendemain, PPV et complément de plein. Bizarre, les deux bidons de chaque avion d'une contenance totale de 2500 l par avion ont grossi. Ils contiennent maintenant 3000 l. Le soutier ne veut pas admettre qu'il y a un problème. Un chef est appelé. Je lui fais constater que le débitmètre de son camion-citerne commence à 500 l. Il est bien obligé de se rendre à l'évidence. L'incident est clos. Nous allons pouvoir repartir.

Direction Djeddah.
Là encore, trajet sans histoire. "Les formes 11" indiquent RAS. A notre arrivée, APV et plein interne des avions. Nos VIIB possédant un drainage carburant des réservoirs,

Retour prévu le 13 mars. Djibouti – Djedda, RAS. Le lendemain, direction Incirlik. Nous suivons les avions, et là... problème. Durant le vol, un des deux VIIB a un problème. Panne de transfert de soute arrière. Obligés de se poser sur l'aéroport d'Abadan en Iran. Nous les rejoignons. Recherche de panne. Pas grave ! La pompe de

transfert soute arrière est à changer. Ouf, on en a une !

Le 14 mars, nous sommes en piste en train de préparer les avions. C'est là que nous apprenons le décès de notre Président : Georges Pompidou. Coup de froid sur la mission. Le soir, nous sommes hébergés dans un hôtel grand standing et à l'heure du repas nous sommes accueillis dans la salle du restaurant au son d'une "Marseillaise" jouée par un orchestre dont les musiciens s'avèreront être Italiens. Quelle émotion et quel honneur en cette triste journée !

Fin du voyage. Sans problème, sauf en Turquie où durant la remise en œuvre de nos avions nous voyons débouler une jeep de MP avec le commandant de base.

D'un doigt inquisiteur, un soldat désigne un membre de l'équipage du Transall qui avait pris des photos sur le parking. La pellicule lui est confisquée et blanchie. Sans doute une petite vengeance par rapport à l'aller.

Incident clos et retour sur Bordeaux via Brindisi. À l'arrivée sur l'aéroport, les douanes nous proposent de nous déplacer à leur poste plutôt que l'inverse, ce que nous préférons d'ailleurs, car de Djibouti nous rentrons avec une soute plus "chargée" qu'à l'aller !

Mission accomplie.

Pas des vacances, comme certains ont pu le penser, mais quels souvenirs que cette épopée !

1958 "Mélasse" en Constantinois !

de CW

Ici, pas de coups de feu, explosions, morts ou blessés, car je vous l'ai déjà dit, si la guerre en Algérie n'en n'était pas, hélas, toujours exempte, nous y avons aussi vécu des moments joyeux et/ou mémorables comme celui que je vais vous raconter aujourd'hui !

Voici donc, en quelques mots, une soirée d'embuscades qui restera dans tous les esprits des participants. Je suis le 3^{ème} dans une Unité de Défense dans le Constantinois. Depuis quelques temps, je mène des actions pour protéger le village "X" qui nous est acquis, contrairement à "XY" (presque du même nom) qui est à tendance "fell" et que je traiterai plus tard.

Pour être dans le cadre des consignes reçues, je décide de monter un "truc opérationnel" avec une section de fusiliers-commandos ("fuscos") complète. La nuit n'est pas parfaitement claire. C'est l'été, il fait chaud, très chaud, cette nuit-là. C'est une fin de mois.

À minuit, j'ai fait mettre trois petites embuscades autour des principaux accès du douar : les personnels sont allés se mettre en place en faisant des détours de plusieurs kilomètres afin de ne pas être repérés. J'attends qu'elles soient toutes bien en place et prêtes à fonctionner. Si des fellaghas collecteurs de fonds sont déjà passés (c'est l'époque) et installés chez "X", il est possible, en leur faisant peur, qu'ils essaient de s'éclipser : ce genre de rebelle n'est pas très combattif et peu téméraire, l'argent est leur motivation principale, *et alors « couïc » !*

J'ai donc décidé de m'installer avec un half-track au milieu du village : cela va faire du bruit, mais c'est justement le but recherché. Cet half-track est un véhicule blindé avec des roues à l'avant, des chenilles dans la partie arrière et une mitrailleuse MAC 34T jumelée avec chargeurs "camemberts". Nous quittons notre cantonnement. Je suis à côté de mon pilote, le tireur à son poste, derrière nous 8 fuscos. Direction le douar, nous traversons mes embuscades : parfaitement camouflées.

Tout se présente sous de bons auspices : nous avons entendu, au loin, des chiens aboyer et je sais que ce n'est pas pour nous. Nous arrivons avec le véhicule au sein du village. Je vois un petit tertre de 50 cm environ de hauteur, apparemment de "terre sèche", que je n'avais pas encore remarqué lors de mes visites précédentes. Je demande à mon chauffeur de se positionner sur ce monticule : quatre fuscos restent à bord avec les mitrailleuses, je pars avec les autres faire un tour dans le village. Le véhicule, surtout la nuit, ça fait beaucoup de bruit (bien sûr). Les habitants savent que nous sommes là et si des fells sont présents, ceux-là savent aussi qu'ils n'ont pas intérêt à rester et donc qu'ils doivent partir avant le lever du jour : si nous ne les "accrochons" pas, je compte sur mes embus-

cades extérieures pour réaliser l'interception.

Nous nous déplaçons dans le douar sans essayer d'être silencieux, mais sans en faire trop, non plus : mine de rien, nous aurons fait plusieurs kilomètres à pied. Quatre heures du matin. Tout a été calme, trop calme, il ne s'est rien passé. Il est temps de lever le dispositif, il ne faut pas que les éléments placés en embuscade puissent être repérés.

Je retourne à l'half-track avec ma petite équipe, un peu déçue d'une nuit aussi sereine. Cependant, nous allons être servis mais pas du tout dans une action de combat !

Retour au bercail, nous l'avons quand même mérité. Nous retrouvons la garde au véhicule qui a trouvé le temps long. Nous grimpons à bord et moteur en route : l'engin consomme 100 litres aux 100 kms, vous avez bien lu et pèse 9 tonnes. Le pilote passe une vitesse : nous voilà partis...

Eh bien non ! Nous ne bougeons pas... mais alors pas d'un poil ! (terme bien connu des parachutistes) !

Le chauffeur accélère, rien n'y fait : les chenilles caoutchoutées patinent, impossible d'avancer. Que se passe-t-il ? Je descends du véhicule, jette un coup d'œil vers les chenilles. Je vois mal, mais je sens une odeur bizarre...

Un petit coup de lampe : on peut, puisqu'il s'agissait de faire du bruit et le secteur est calme.

Et là, je découvre avec horreur que le véhicule s'est enfoncé dans le talus où il est engagé presque jusqu'à la caisse et les chenilles qui patinent brassent... de la merde !

Apparemment sèche, mais une fois remuée et avec la chaleur, on sait parfaitement de quoi il s'agit. Je sais, le mot est vulgaire, mais dans ce cas la bonne éducation ne sert pas à grand-chose ! Nous sommes dans "le coin" où l'ensemble du douar déposait ses excréments, il y a, il y a...

Eh bien ! « Nous voilà... dans la mouise ! », expression connue, triviale, mais bien réelle ici. Il n'y a pas 36 solutions : nous ne pouvons pas nous en sortir tout seuls.

J'appelle le PC Protection-Défense en écoute radio permanente et demande d'urgence, l'half-track qui a un treuil.

2^{ème} HT. Ce dernier arrive avec mécanos et équipe de renfort, le tout avec grand bruit au milieu de la nuit. Installation du câble en acier et mise en route des deux engins et du treuil : rien n'y fait. Mon véhicule ne bouge toujours pas d'un poil. Un HT c'est très lourd, il est vraiment posé sur la caisse. Que faire d'autre ?

3^{ème} HT. J'appelle à nouveau le PC Protection-Défense et je demande que l'on m'envoie un autre half-track (nous en possédons quatre au total).

Ne riez pas ! Même scénario, mon HT tiré par les 2 autres et le treuil ne bouge toujours pas. J'avoue que la situation est particulièrement angoissante, j'arrive à en oublier le

problème posé par d'éventuels fellaghas.

Que faire encore d'autre ? J'appelle à nouveau le PC Protection-Défense et je demande que l'on m'envoie le dernier half-track. C'est l'ultime recours.

4^{ème} HT. Efforts de la désespérance. Enfin, mon HT veut bien décoller et quitter son carcan. Il aura fallu quatre moteurs et un treuil pour arriver à quitter "le merdier" (expression connue aussi chez les paras !). Nous rentrons enfin à l'Escadron, en convoi : la peur s'estompe !

Cette aventure a laissé des traces..., expérience et méfiance dans le terrain, voilà deux maîtres-mots : à méditer.

Résultat de la nuit : avec ce dépannage mouvementé et tout ce remue-ménage, les gens du village n'ont pas dû dormir beaucoup ; aucun n'est sorti pour voir ce qui se passait, couvre-feu oblige. Les embuscades autour du village n'ont rien donné. Dans les douars voisins, les chiens n'ont pas aboyé de la nuit : les fellas (s'il y en avait) ont dû avoir la peur de leur vie en entendant tout ce vacarme.

Le jour-même, je suis retourné sur les lieux de l'incident pour rassurer la population et constater les dégâts. Nous avons bien ri de cette mésaventure, avec Mon Harki et

le "ouakaf" (chef du village) qui m'avouera, quand même, qu'il a, ainsi que tous les habitants, "balisé" en entendant le boucan nocturne. Tant de véhicules blindés de nuit, dans un si petit village, cela ne peut être qu'angoissant.

Mais quels fou-rires ont eu certains villageois en découvrant l'objet de leur peur.

Cette anecdote mémorable... ne s'invente pas ! Pour faire court, elle nous rappelle aussi que dans ce conflit les relations humaines ont souvent été préservées par notre armée et les populations civiles.

Quant au nettoyage des chenilles de mon engin, je ne raconte pas le boulot : tous n'ont pas forcément bien ri du résultat de notre "ballade".

160ème anniversaire de Camerone

Les Anciens Légionnaires de Parentis-en-Born nous convient à nous joindre à eux le dimanche 14 mai 2023. Renseignements et inscription au repas qui suivra la cérémonie, au 06 28 30 52 91 avant le vendredi 6 mai 2023.

La Légion nous attend !

Le pilote américain et la "grand-mère volante"

Le 31 décembre 1943, dans un ciel nuageux au-dessus d'Arengosse et d'Arjuzanx, un bombardier américain B17 cerné et touché par la chasse allemande tombe dans un pré non loin d'Arjuzanx à Bedade.



Evelyn, le pilote américain, se rend à Bretagne-de-Marsan, chez le maire. Résistant, il le confiera au groupe de résistants Montois dont fait partie Andrée Dupeyron. C'est chez elle qu'il sera le mieux caché. En lui ser-

Trois des membres de l'équipage sont tués. Un seul pilote sain et sauf s'enfuit à travers bois avant l'arrivée des Allemands stationnés à Arengosse, au château de Castillon, situé à 5 ou 6 km du crash de l'avion et qui abritait l'État-major allemand et ses généraux nazis depuis 1941,

Les soldats allemands fouillent aussitôt les environs, pénètrent à Bedade, piquent à la baïonnette, matelas, meules de foin... En vain. Puis ils montent la garde autour de l'avion plusieurs jours et récupèrent les munitions.

Appliquant les instructions reçues en Angleterre, Evan

"Reine des ciels" Andrée Dupeyron, révélée dans le journal Sud-Ouest rubrique "Les aventuriers du Sud-Ouest".

Andrée Mailho naît à Ivry-sur-Seine, (Val-de-Marne), le 19 octobre 1902. Son père est tué pendant le premier conflit mondial. À partir de 1916, elle est tourneuse d'obus dans une usine d'armement.

À la fin du conflit, Andrée épouse Gustave Dupeyron mécanicien à l'école d'aviation de Pau dont elle a été la "marraine de guerre". En 1920, après la naissance de son premier enfant René, le couple s'installe à Mont-de-Marsan, ville natale de Gustave. Ils ne la quitteront plus.

Ils y ouvrent un garage et leur foyer s'agrandit bientôt d'une fille, Jacqueline. Ils rachètent aussi un garage à Dax. Nous sommes en 1928. Gustave est rattrapé par le virus de l'aviation et la famille acquiert un avion, un Potez 43.

Gustave obtient son brevet de pilote en 1932, Andrée en 1933, derrière la célèbre Hélène Boucher. C'est le début d'une carrière de pilote d'exception. Le couple brade le garage à Dax et aménage un atelier de réparation d'avions dans un hangar de Mont-de-Marsan.

Andrée remplace son vieux Potez par un Caudron Aiglou, pour battre le record de distance en ligne droite.

En 1936 et 1937, elle enchaîne coupes et rallyes qui la propulsent dans la lumière.

rant la main Andrée Dupeyron, lui glisse dans un sourire qu'elle est également pilote.

Evan Evelyn et Andrée Dupeyron, échangeront, dans la clandestinité des soirées de guerre, leurs expériences. Mais on ne sait pas ce qu'est devenu le pilote américain après son retour en Angleterre. A-t-il survécu au conflit ?

Les trois autres Américains tués lors du combat aérien furent inhumés dans leurs parachutes au cimetière américain de Luynes, près d'Aix-en-Provence.

Le 16 mai 1938, après 4 360 km de vol (record qu'elle vient de battre), elle atterrit dans les dunes de sable à proximité de Tel El Aham, en Irak, munie seulement de 4 litres d'eau, de quelques bananes et du champagne. Elle survit à l'ombre de son Caudron C-610 Aiglou, avant que deux caravaniers locaux ne finissent par la sauver. Alors qu'on la croyait perdue, ce raid héroïque la fait entrer dans la légende des grands aventuriers du ciel.

Ses performances la rendent célèbre. On en retrouve trace dans beaucoup de médias. C'est ainsi qu'en 1944, elle inspirera à Jean Grémillon le film « Le ciel est à vous », avec la belle Madeleine Renaud dans le rôle.

1939 : la Seconde Guerre mondiale éclate. Andrée Dupeyron s'engage en 1939. Démobilisée, elle rejoindra les rangs de la Résistance.

Elle est pilote pour les Forces Aériennes Françaises Libres et marraine d'une escadrille à laquelle elle donne son nom. « Elle planque le copilote d'un B17 américain dans un grenier de la place Saint-Roch, à Mont-de-Marsan », rappelle Christian Levaufre, qui appartient à l'équipe de l'Espace Rozanoff, le musée de la BA 118, qui conserve des

carnets de vols et divers documents ayant appartenu à la "star de l'aviation locale".

1945. Elle est recrutée par Charles Tillon, ministre de l'Air de Charles de Gaulle, qui crée un corps de pilotes militaires féminins.

Instructeur à l'École de l'Armée de l'Air de Kasba-Tadla au Maroc, avec Yvonne Jourjon, Élisabeth Lion, ou Marryse Bastié, elle sera brevetée pilote militaire.

Avec quelques autres elle forme notamment 1949. Andrée Dupeyron, tente à 47 ans, de récupérer son record, ravi par un équipage soviétique, car son dernier fait d'armes a un

goût amer. Après plus de 31 heures de vol entre Mont-de-Marsan et Jiwani (à quelques centaines de kilomètres de Karachi), soit 5 932 kilomètres.

Dépassant les Soviétiques de 24 km, elle n'obtient pas l'homologation, car seule à bord, elle aurait dû les dépasser de 100 km. La même année, reçue à Bordeaux, Andrée Dupeyron sera décorée de la Légion d'Honneur.

La "garagiste", s'éteint le 22 juillet 1988, à Mont-de-Marsan, sa ville de cœur, où elle est inhumée au cimetière du Centre.

Suggéré par Christian Pileau

"La Mort et le Bûcheron" De Jean de La Fontaine à... l'actualité.

Il faut le rappeler, cette fable relève du XVIIe siècle. Plus d'un million de personnes mouraient de famine sous les ors de Versailles. En cause notamment le Petit Âge Glaciaire. D'où le froid et la misère extrêmes dépeints dans ce tableau.

Le vieil homme fatigué et éreinté après sa rude journée, plié sous son fagot, tente, dans le froid glacial, de rejoindre sa chaumière, qui chaque soir, lui assure "son lendemain". Ses forces l'abandonnent. Le bilan de sa vie passe alors sur l'écran de ses pensées sans qu'aucune lueur ne vienne éclairer le plus mince espoir d'un bonheur prochain. Désespéré, il appelle la Mort à son secours...

Seule solution qui, de plus, en l'accueillant dans le royaume céleste, va mettre fin à ses souffrances devenues insupportables : à cette époque, et surtout dans les campagnes, la religion y est particulièrement prégnante.

L'arrivée de la Mort, va le "réveiller" en quelque sorte. Au pied du mur, il lui faut prendre la décision qui mettra fin à tous ses tourments. Là, avec ses points de suspension répétés, l'avant dernier paragraphe clé, reflète une hésitation certaine. (*)

Aujourd'hui encore, la porte reste ouverte au questionnement dans ce domaine car si nos rapports à la vie ont évolué, l'insouciance de la jeunesse à l'égard de ces questions fait cependant toujours place à une plus grande appréhension au fur et à mesure que s'approche l'inéluctable finitude.

Chacun jugera donc cette maxime après analyses et réflexions car, en la matière comme en toutes choses, l'idéal n'a pas encore place ici bas et le sujet est on ne peut plus délicat.

(*) « *Plutôt souffrir que mourir ?* » M. Jean de La Fontaine a-t-il, en fait, vraiment répondu à la question ?...

Georges Billa

Un pauvre Bûcheron, tout couvert de ramée,
 Sous le faix du fagot aussi bien que des ans,
 Gémissant et courbé, marchait à pas pesants,
 Et tâchait de gagner sa chaumine enfumée.

Enfin, n'en pouvant plus d'effort et de douleur,
 Il met bas son fagot, il songe à son malheur,
 Quel plaisir a-t-il eu depuis qu'il est au monde ?
 En est-il un plus pauvre en la machine ronde ?

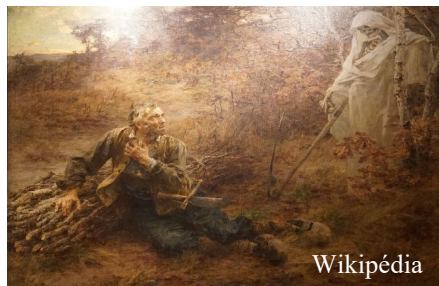
Point de pain quelquefois, et jamais de repos.
 Sa femme, ses enfants, les soldats, les impôts,
 Le créancier et la corvée

Lui font d'un malheureux la peinture achevée.

Il appelle la Mort. Elle vient sans tarder,
 Lui demander ce qu'il faut faire.

« C'est..., dit-il, ...afin de m'aider
 À recharger ce bois ; tu ne tarderas guère ? »

Le trépas vient tout guérir ;
 Mais ne bougeons d'où nous sommes
 Plutôt souffrir que mourir,
 C'est la devise des hommes.



Dès les années 70, le catastrophisme faisait recette

On vendait alors : "Le refroidissement continu et rapide de la terre depuis la seconde guerre mondiale est en rapport avec l'augmentation de la pollution de l'air associée à l'industrialisation, à la mécanisation, à l'urbanisation et à l'explosion de la population" (Reid Bryson, "Global Ecology ; Readings towards a Rational Strategy for Man" - 1971).

"La bataille pour nourrir l'humanité est perdue. Dans les années 70, le monde va connaître des famines. Des centaines de millions de personnes vont mourir de faim, en dépit de tous les programmes d'urgence déjà entrepris. La seule solution est le contrôle démographique" (Paul Ehrlich, "The Population Bomb" - 1968).

"Dans dix ans, toute vie animale importante dans les mers aura disparu. Des zones côtières importantes devront être évacuées en raison de la puanteur provenant des poissons morts" (Paul Ehrlich, "Earth Day" 1970).

"Avant 1985, l'humanité va entrer dans une époque de ra-

réfaction des ressources. On ne pourra presque plus faire face à l'approvisionnement de nombreuses ressources minérales de base" (Paul Ehrlich 1976).

"La tendance actuelle au refroidissement réduira la productivité de l'agriculture pour tout le restant de ce siècle" (Peter Gwynne, Newsweek, 1976).

"De nombreux signes évidents prouvent que le climat de la terre a commencé à changer de manière radicale. Ces changements peuvent occasionner une réduction dracoenienne de la production alimentaire. Presque toutes les nations de la terre devront en subir les répercussions politiques. Cette chute de la production alimentaire pourrait commencer très prochainement... Les preuves de ces prédictions ont commencé à s'accumuler de manière tellement massive que les météorologistes ont beaucoup de mal à suivre" (Newsweek du 28 avril 1975).

"Le refroidissement actuel a déjà tué des centaines de milliers de personnes. S'il continue, et si personne ne prend des mesures énergiques, il provoquera une famine mondiale, un chaos généralisé et même une nouvelle guerre mondiale. Tout cela pourrait survenir avant l'an 2000" (Lowell Ponte, "The cooling" 1976).

"Si la tendance actuelle se poursuit, le monde sera confronté en 1990 à un refroidissement moyen des températures d'environ quatre degrés, et même de onze degrés d'ici l'an 2000... C'est environ le double de ce qui serait nécessaire pour nous plonger dans un nouvel âge glaciaire" (Kenneth E.F. "Watt on Air Pollution and Global Cooling, Earth Day", 1970).

La climatologie serait-elle ce que l'astrologie est à l'astronomie ? « *L'analyste est quelqu'un qui est capable de prédire l'avenir, mais également capable d'expliquer, par la suite, pourquoi les choses ne se sont pas passées comme il l'avait prédit.* »

Winston Churchill

Social

Cotisations : rappels

Adhérents : N'oubliez pas de joindre à votre cotisation AAAG, une enveloppe timbrée pour le retour de votre nouvelle carte.

Membres de droit carte blanche écriture bleue 17€

Associés de droit carte blanche écriture orange 13€

Parrainés carte blanche écriture verte 18€

Membres non affiliés à l'AG2R : réglez votre cotisation AAAG avant le 21 avril 2023, date de l'Assemblée Générale.

Assistante sociale

Julie Brossard assistante sociale au CEV de Cazaux, ne s'occupe que du village de Cazaux. Cependant c'est gentiment qu'elle nous propose d'apporter à notre équipe "Social" les conseils dont nous aurions besoin. Qu'elle en soit très vivement remerciée.

Démarches à faire lors d'un décès

Rappel pour simplifier les démarches à effectuer
Obtenez un mémo (non exhaustif), soit par courriel sur notre site ou par courrier contre une enveloppe de format C5 (162x229), à votre adresse et affranchie de 2 timbres.

Mise à jour de vos données

Communiquez-nous vos changements d'adresse postale, internet, numéro de tél fixe, mobile, même sur liste rouge. Beaucoup d'entre-nous adhèrent depuis 1992. Les données et coordonnées fournies n'ont-elles pas évoluées ?... *Ces informations stockées à l'AAAG restent strictement confidentielles et ne servent uniquement, qu'en cas de besoin, notamment pour pouvoir joindre rapidement les personnes concernées.*

Ils nous ont rejoints

Patrick Bougain, Marcel Marin, Micheline Prime et Arlette Sérié nous ont rejoints. Bienvenue chez nous.

Contact France Mutualiste

Sur rendez-vous, avec Frédéric Hourdé, au siège de l'AAAG, les mardis 25 avril, 16 mai, 13 juin, 4 juillet, 19 septembre. au 06 07 10 98 42 ou par mail : f.hourde@la-france-mutualiste.fr

AAAG 1 av. Montaigne 33260 La Teste de Buch Tel : 05 57 52 82 19.
Permanence mardis et jeudis de 9 à 12 heures.

Courriel : anciens.de.air@orange.fr

Contact CUB : Jean Riguet 06 36 47 85 66 ou 05 56 87 44 79

Courriel : nano.riguet@orange.fr

Site internet : Pascal Martin www.a-a-a-g.fr

Dernière minute : Ce 19 mars 2023, Roger Martin-Fallot, nous quitte à l'âge de 93 ans. Premier vice président de l'AAAG, Roger était en quelque sorte, avec Jacques Le Guen, l'autre figure de proue de notre Amicale. Diminué physiquement des suites d'un accident domestique en 2017, il a, jusqu'au bout, fait preuve d'une volonté extraordinaire qui provoquait la profonde admiration de tout son entourage. Notre Amicale toute entière salue aussi l'intensité de qualités humaines exceptionnelles dans l'amour qu'il portait à Thérèse son épouse depuis 73 ans, à sa famille et aux sentiments profonds qu'il nourrissait envers notre Amicale "sa deuxième famille" (sic). Nous adressons nos plus sincères condoléances à sa famille et à tous ceux qui sont touchés par le départ de Roger.

Nous consacrerons un hommage particulier à notre ami Roger dans notre prochain journal.

AAAG JEUX

Jeu 120 : Additions. « Il m'en est arrivé "une bonne" ce jour, je vous la raconte pour votre information.

Je suis allé en ville, ce matin, faire 3 achats dans un magasin connu. J'ai pris l'habitude de faire le compte de mes achats avant d'arriver à la caisse et de remplir le chèque afin de ne pas faire perdre de temps.

Mes achats (des matériels électroniques) étiquetés valent 123 €, 456 € et 18 €. Ma calculette électronique avec affichage à cristaux liquides, du type détenu par tout un chacun, intègre ces 3 prix et m'indique un total de 537€.

Refus de la caissière, car le compte n'y est pas. Ma bonne foi est mise en doute, je rougis mais ne discute pas et refais un chèque pour la somme exigée par la caissière.

1 – Au fait, je me souviens, j'ai prêté ma calculette à "un géniteur d'apprenant" (c ti pa bo ?) pour son fils qui passait l'examen du brevet. Il s'est servi de l'engin pour additionner un produit de 253 € à un autre de 642 €. Il a répondu 835€ : mauvaise note ! Normale la mauvaise note ?

2 – Que s'est-il donc passé ? »

GROUPE BARRAULT Rechanges autos toutes Marques

13 Avenue Gustave Eiffel La Teste de Buch Tel : 05 56 54 44 88.

accorde 20% à 40% de remise selon les pièces.

Andernos (7 rue Panhard Levassor) et Biganos (11 rue Louis Braille).

IMMOBILIER sur le Bassin Sud

Membre AAAG, **Thierry Duparc**, se propose de vous conseiller et de vous accompagner dans la vente de votre bien ou d'effectuer une estimation de votre logement, au meilleur prix du marché. 06 29 35 85 86 thierry.duparc@lafourmi-immobilier.com

SECURITEST Contrôle technique 8 avenue de Binghamton 33260 La Teste de Buch. Tel 05 56 54 12 32 : **Remise 10 %**

GÉNÉRALE DES SERVICES ARCACHON

11 Rue Victor Hugo à La Teste de Buch. Tel 05 57 15 80 33

ou : mazzocco.s@gdservices.fr *Ménage, repassage, bricolage, entretien jardin... ouvrant droit à réduction d'impôt.*

M. Mazzocco, membre de l'AAAG, vous réserve le meilleur accueil

FRUITS ET PRIMEURS "Au Jardin de Buch"

"L'Amicaliste" **Marc Larroque** sous le marché de La Teste. Présentez la carte de l'AAAG. **Meilleur accueil assuré**

LA MAISON DES OBSÈQUES : Centre Funéraire du Bassin

Sur présentation de la carte AAAG à jour **Remise de 10 %** aux familles des adhérents pour plaques, fleurs, cercueil,

La Teste de Buch : 180 avenue Denis Papin 05 56 83 20 64.

Gujan-Mestras : 11A av de Lattre de Tassigny 05 56 54 48 34.

Arcachon : 14 Bd du Général Leclerc 05.56.22.73.74.

Permanence 24h/24h 17j/7j : email : cfb@bbox.fr

AAAG INFO N° 120 Directeur de publication : Jean Boulade

Rédactionnel, coordination, mise en page : Georges Billa, Thierry Duparc

Comité de rédaction : Jean-Louis Ablancourt, Patrick Bissey, René Léry,

André Boisnaud, Willy Chiale, Pascal Martin, Daniel Ressayot, Patricia Richou.

« Dis Papi, c'est quoi les marées... ? »

Les effets de la marée résultent des forces de gravitation différentielles que 2 corps, relativement proches, exercent l'un sur l'autre. Les hommes ont attribué très tôt le phénomène des marées sur Terre à l'influence de la Lune, parce que l'heure de la marée haute correspond au passage de la Lune dans le plan d'un méridien d'un lieu. Il a fallu cependant attendre la théorie de la gravitation de Newton pour en donner une explication satisfaisante.

Ah ! Newton... S'il est un homme vraiment universel, c'est bien lui. Que l'on parle de comètes ou de marées, ou d'ailleurs de toutes choses dans l'Univers, on le retrouve avec sa loi ; il faut donc bien la rappeler :

2 corps de masses M_1 et M_2 à distances R l'un de l'autre, s'attirent selon la formule $F(\text{force d'attraction}) = G \frac{M_1 M_2}{R^2}$

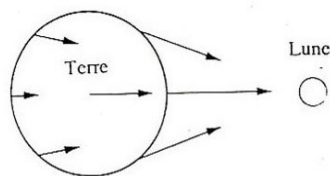
Ceci est valable pour la pomme qui tombe de l'arbre ou M est la masse de la pomme, M_2 est la masse de la Terre et R est, en gros, la distance du pommier au centre de la Terre ; dans ce cas là, le coefficient constant est le fameux $g = 9,81 \text{ m.s}^{-2}$ l'accélération de la pesanteur. Ceci est aussi valable pour le couple Terre-Lune : coté Lune, l'attraction terrestre, en compensant la force centrifuge, fait que la Lune reste à peu près à la même distance et, côté Terre, la Lune attire les particules constituant la Terre de façon différente (on dit différentielle), car la Lune-particule varie suivant la position de la particule sur la Terre.

Les particules solides qui ont entre elles des forces de cohésion bien plus importantes que l'attraction lunaire, ne bougent guère. Mais les particules liquides beaucoup plus indépendantes obéissent mieux aux sollicitations lunaires.

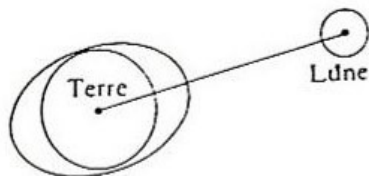
Les masses liquides vont donc se déformer constituant une forme d'ellipsoïde autour de la rondeur solide, les particules les plus renflées étant situées dans l'axe Terre-Lune.

Pour la suite de mon propos, je crois que de bons dessins vaudront mieux qu'un long discours.

Les flèches ont des longueurs proportionnelles à la force d'attraction. On voit bien l'attraction différentielle suivant la position du point sur la Terre.

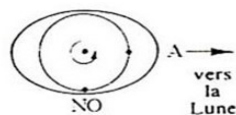


Le résultat global est celui-ci : haute mer toujours dirigée vers la lune ou vers l'opposé.

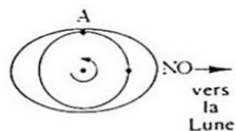


La fréquence des marées se résume en trois schémas :

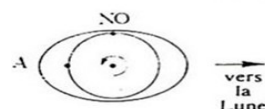
8 h 00 Pleine mer à Arcachon
Basse mer à la Nouvelle Orléans



14 h 00 La Terre a fait 1/4 de tour
Pleine mer à la Nouvelle Orléans
Basse mer à Arcachon



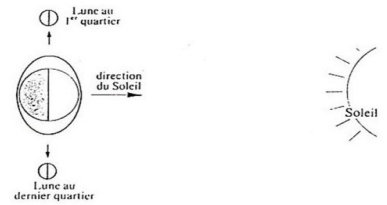
20 h 00 La Terre a fait 1/2 tour
Pleine mer à Arcachon
Basse mer à la Nouvelle Orléans
et ainsi de suite...



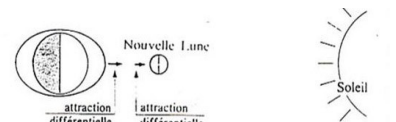
Passons aux coefficients qui traduisent la hauteur maximale d'une marée. En l'absence d'autres éléments perturbateurs, les marées auraient une amplitude constante.

Il faut donc tenir compte en tout premier lieu de l'influence du soleil. Il est beaucoup plus loin, mais sa masse infiniment supérieure joue un rôle important. Comment ? Revenons à nos dessins

Quand le Soleil et la Lune sont en quadrature (dans des directions perpendiculaires par rapport à la Terre), leurs effets se contrarient, les marées sont faibles : **ce sont les mortes eaux.**

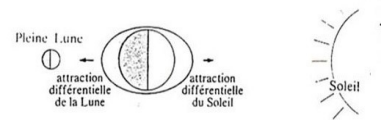


Quand le Soleil, la Terre et la Lune sont dans le même alignement, les marées sont fortes :



ce sont les vives-eaux.

Pourquoi les vives-eaux varient-elles de 92 à 112, 118... 120 ?



Disons que Terre et Lune se déplacent dans un plan contenant le Soleil que l'on nomme l'Ecliptique, incliné, pour corser le problème, de 23° par rapport au plan équatorial (perpendiculaire à l'axe de rotation de la Terre).

La trajectoire de la Lune est une ellipse ayant la Terre pour foyer, la trajectoire de la Terre est une ellipse ayant le Soleil pour foyer. Dès lors on conçoit bien que les distances Terre-Lune-Soleil vont être chaque jour différentes et les coefficients de marées qui traduisent en fait la valeur de l'attraction luni-solaire, aussi.

Comme on connaît précisément le mouvement de nos astres, tout ceci est calculable et surtout prévisible, même longtemps en avance (comme d'ailleurs les éclipses).

D'autres éléments perturbateurs sont multiples: les masses liquides déplacées heurtent les fosses océaniques ou les reliefs côtiers provoquant des variations dans l'amplitude (par exemple 60 cm à Tahiti 15 m à Saint-Malo) ou des résonances qui changent la fréquence (doublement des marées en mer du Japon).

Les éléments météorologiques, vents et pression, influencent de façon quelquefois considérables, la hauteur ou l'heure des marées. Les prévisionnistes ont donc fort à faire pour aboutir à leurs annuaires qui sont maintenant d'une fiabilité remarquable. Leurs calculs harmoniques appliquant le principe que tout mouvement cyclique peut se traduire par une somme de sinusoides, s'aident aussi de marégraphes implantés dans les différents ports et qui apportent des éléments correctifs imposés par les spécificités côtières. Précisons que les prévisions ne tiennent jamais compte des perturbations atmosphériques, bien sûr ! »

Fernand Poumeyrol 1998. Docteur en astronomie, ex président des Randonneurs du Pyla.

J'avais demandé cet article au regretté Fernand, pour "la lettre du randonneur" car du pays Basque au Verdon, de Garonne, Dordogne et Adour, nous vivons avec la marée... et parfois son mascaret, qui remonte nos cours d'eaux jusqu'à 100 km. Merci encore Fernand, pour cette présentation que tu avais bien voulu vulgariser !

GB

Vendredi 21 avril 2023 à 10 heures au Tir au Vol d'Arcachon.

31ème Assemblée Générale

Tarif inchangé
par personne
46€

Suivie d'un cocktail vers 12 heures
12 HEURES 30 REPAS DANSANT
ANIMÉ PAR NOTRE BRILLANT ORCHESTRE

Soupe de champagne et Amuses bouche, Terrine de saumon, Suprême de pintade, Gratin Dauphinois et Fagot d'asperges vertes, Plateau de fromages, Salade, Verrine forêt noire, Vins, Café et son chocolat.

Si ce n'est déjà fait, il ne vous reste que très peu de jours pour vous inscrire au 05 57 52 82 19 pour passer avec vos amis une journée exceptionnelle dans l'ambiance chaleureuse de notre Amicale.

Journée "Grillade"

Samedi 17 juin 2023 à 12 heures au Siège de l'AAAG

Au menu : Sangria, Amuses bouche, Avocat, Grillade-Flageolets, Fromage, Dessert, Vins rouge et rosé, Café et...
voire bonne humeur coutumière, mais n'oubliez pas vos couverts !

Date limite d'inscription mardi 6 juin 2023 Voir bulletin ci-joint.

**Animation
AAAG!**

28 €

La Bretagne d'îles en îles

**Du 1er au 06
septembre
2023**

**Saint-Brieux, Morlaix, Brest, Vannes et le golfe du Morbihan,
Île aux moines, Quiberon, Îles de Ouessant et de Bréat**

*Haras de Lamballe, Côte de granit rose,
Dégustation de cidre, Rade de Brest en bateau, Conserverie...
Merveilleux voyage en perspective payable en 3 fois.
Voir bulletin d'inscription ci-joint.*

**1146 €
Single
140 €**

ON S'EST BOUGE' ! Languedoc-Roussillon

Seize amicalistes ont visité la Catalogne Roussillonnaise sise coté français. Perpignan avec le palais des rois de Majorque, le village de Castelnou, un des plus beaux villages de France, Thuir et ses caves Byrrh, nous conduisent, au quatrième jour vers Port Leucate.

Dégustation d'huîtres, découverte de Collioure, capitale de l'anchois et du fauvisme. Incroyables vignobles et caves de Banyuls : dégustation !

Nous aurons aussi salué Vauban à Villefranche de Conflent et son train jaune, village et fort protégeant le village, fort où furent emprisonnées et moururent la Montespan et ses empoisonneuses L'extraordinaire fort de Mont Louis bâti en 2 ans par 2000 hommes... sans ordinateur !

Confortable hôtel à Canet-Plage, bonne restauration, ambiance et météo sympas !



Jacques Demuth

JOURNÉE ALSACIENNE "CHOUROUTE"

Le ciel, qui pleurait à froides et abondantes larmes en ce jour d'hiver, n'a pas empêché 125 "amicalistes" et sympathisants de se retrouver dans la salle des fêtes de Cazaux autour d'une choucroute accompagnée comme il se doit de vin et bière de circonstance.

Ambiance amicale, chaleureusement bon enfant. L'animation, avec la tombola, nous gratifia de chansons, musique bavaroise et d'un duo trompette et harmonica... : « Il est un coin de France »... repris par la salle.

Un tout qui fait bien du bien ! Quand au service, Il faut le faire et... vous l'avez fait sans faillir. Merci à tous, organisateurs, "amicalistes" et sympathisants pour nous avoir fait oublier en ces instants, la météo et l'actualité. LR



Vendredi 24 février

*Ici et là... parties de nos équipes féminines dans tous les aspects que requiert l'engagement bénévole.
Merci mesdames*

