

ACTUALITE

N°17 - 26 mai 1981



VOYAGE A BERLIN
DES ELEVES DU 2^e BATAILLON



ACTUALITE

- Pages 2 - 3 La vie de l'école
- Pages 4 à 7 Carnet de voyage : BERLIN
- Pages 8 - 9 Le coin des curieux
- Pages 10-11 Informatique
- Page 12 Le 8 mai à l'ENTASOA
- Page 13 Test FETTA 81 - Voyage à ROME
- Page 14 Le centre d'information MICHELIN
- Page 15 Le 1^{er} bataillon à BOURG-LASTIC
- Page 16 Train de vie
- Page 17 Les médicaments au volant
- Pages 18-19 Des jeux
- Page 20 Histoire sans paroles.

TEMOIGNAGE DE SATISFAC- TION POUR UN ANCIEN ELE- VE DE L'ECOLE



Adjudant M. Pereira.

LE GENERAL DELAUNAY, CHEF D'ETAT-MAJOR DE L'ARMEE DE TERRE a accordé à l'adjudant Michel Pereira le témoignage de satisfaction suivant :

« Chef d'atelier 2B tourelles, au 150^e régiment d'infanterie, a mis au point un système original pour le tir réduit sous tourelle, à partir du char AMX 13, permettant une amélioration sensible de l'entraînement des tireurs au canon de 90 mm.

Grâce à son initiative et à son imagination, poursuivant ses recherches, vient de perfectionner ce système par la mise en place d'une pièce assurant le blocage du canon en direction et en site, obtenant ainsi une meilleure sécurité lors de l'utilisation en tir décalé ».

PERFECTIONNEMENT DES CADRES

CONCOURS DES MAJORS

	reçus Issoire	reçus Tulle	A.T.	% école
1980	10	1	271	4,05
1981	6	1	215	3,25

CONCOURS OAEA

1980	7	—	176	3,97
1981	6	1	174	4,02

LE SAVIEZ-VOUS? sur 174 admis au concours OAEA 81, 28 sont des anciens élèves d'ISSOIRE, soit : 16,09 %.



SALON DU TRAVAIL MANUEL 1981

De droite à gauche, l'ESOA Pierre BERLY de la 342^e section, Monsieur STOLERU, secrétaire d'état au travail manuel et le major LOTIGIE présentant la maquette de l'installation fixe radio et interphone de l'AMX 10 RC.

LA VIE A L' ECOLE



Le samedi 28 mars 1981, une journée des réserves s'est déroulée à l'école. Au cours de la prise d'armes qui a eu lieu le matin, le chef d'escadron DUPONT, chef des services administratifs de l'école, a été fait chevalier dans l'ordre national du Mérite par le colonel FOUQUET-LAPAR.

La journée comportait également une présentation de matériels, ce qui a permis à notre photographe de surprendre cet AMX 10 RC en train de se faire une beauté sur l'aire de lavage de la section transport.



39 E.S.O.A. du 2^e BATAILLON à BERLIN

A Pâques, deux voyages avaient été organisés au profit des élèves, l'un à BERLIN avec le président des sous-officiers, l'autre à ROME avec Monsieur l'aumônier.

Voici le compte rendu de ces voyages.

A quand les ETATS-UNIS?

Départ le dimanche 22 mars à 7h10.

Tout le monde est très excité par ce voyage hors du commun. Nous arrivons à LYON aux alentours de 10h30 et là, tous s'éparpillent autour de la gare pour manger un morceau. A 12h30, nous reprenons le train pour STRASBOURG où nous arrivons à 18h. Après une

il faut savoir que depuis POSTDAM, le métro aérien, qui appartient à BERLIN EST et qui date d'avant guerre, est prioritaire sur notre train.

Depuis ISSOIRE, le voyage aura duré 25 heures.

Un car nous attendait avec comme guide la ravissante sergent-chef MERLO, ainsi qu'un chauffeur bien sympathique.

vaine et nombre de couronnes témoignent de ceux qui se sont faits abattre en tentant de le franchir.

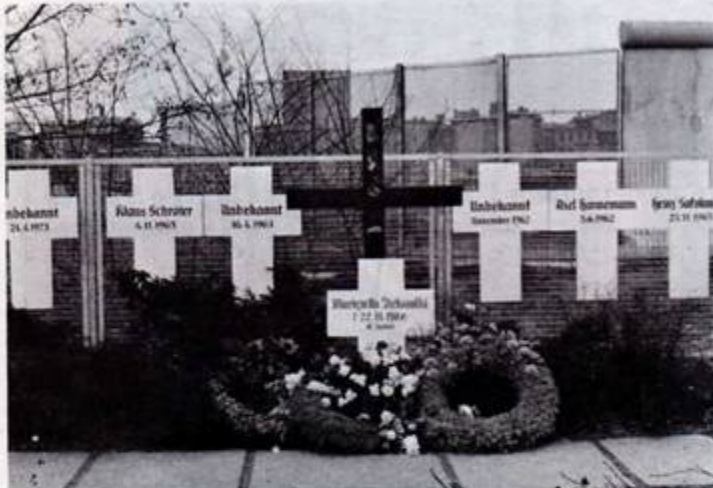
Ensuite, nous parcourons quelques artères de cette énorme ville qui comporte huit voies et d'immenses trottoirs.

Après un bon repas au « Relais de l'Empereur », l'après-midi est consacrée à la poursuite de la visite de la ville avec un arrêt prolongé dans la KURFURSTENDAMM, les Champs Elysées Berlinoises (photo 2).

Une de nos préoccupations premières a été de trouver une boîte de nuit en vue des soirées

libres à meubler. Nous avons découvert le « BIG EDEN ». Le caissier-videur est breton, mais la boîte est allemande. Une ambiance du tonnerre. La bière et le jus d'orange, ou Orangensaft ne se boivent que par demi-litre!! Et les berlinoises! Oh, là, là!!

Mais parlons un peu du « WEST BERLINE ». C'est une ville toute neuve, à la suite de sa reconstruction après la guerre. Les bâtiments sont ultramodernes et côtoient quelques monuments qui ont été bombardés pendant la dernière guerre. Les véhicules sont flamboyants neufs et les taxis sont tous



heure de vagabondage dans les rues de la ville, nous repartons dans un train militaire où chacun a la joie de trouver une couchette.

Nous nous sommes couchés de bonne heure et nous avons franchi le rideau de fer à « MARIENBURG » à trois heures du matin. C'est à cette occasion que nous avons pu voir nos premiers soldats soviétiques, ainsi qu'une de leur SOFAT.

A 6 heures, nous étions à POSTDAM, grande ville d'Allemagne de l'EST (R.D.A.) où il y a une importante garnison soviétique.

Enfin, nous rentrons dans la zone de BERLIN OUEST pour arriver à la gare de TEGEL à 7h40, soit presque 5 heures pour faire les derniers 150 km ;

Nous avons tous pris notre petit déjeuner dans l'un des ordinaires du quartier NAPOLEON « le Relais de l'Empereur », puis nous avons déposé nos bagages dans nos chambres respectives, à l'hôtel ZURICH.

Après avoir revêtu l'uniforme, nous avons été dirigés vers une salle de cinéma luxueuse. Nous avons eu un exposé sur les forces alliées à BERLIN-OUEST et sur les forces soviétiques en R.D.A. Quelques chiffres en passant : 50 000 gardes frontière, 19 divisions, soit un total de 400 000 hommes avec leur matériel.

Puis nous avons été voir une partie du mur dans la zone française de BERLIN à WEDDING (photo 1). Là, nous découvrons que l'expression « mur de la honte » n'est pas



au minimum des Mercedes. Les bus urbains sont comme ceux d'Outre-Manche.

Les gens sont aimables mais étaient surpris et amusés de voir un troupeau d'une quarantaine de bonhommes se déplaçant ensemble.

Tout est d'un luxe inimaginable sans être bien cher, même en faisant la conversion des D.M. en F.F.

Tout pourrait être pour le mieux s'il n'y avait pas ce mur. Mais les gens ne paraissent pas en souffrir. BERLIN OUEST fait quand même 45 à 50 km de long sur 35 km de large avec tout ce qu'il faut pour se détendre.

Les berlinois aisés possèdent ce que l'on appelle des colonies : ce sont des petites maisons regroupées au bord du canal ou des lacs. Là, ils vont passer leurs fins de semaines et leurs vacances d'été. Sans compter les centres culturels et les complexes sportifs.

Mardi matin, beaucoup avaient les « petits yeux ». C'est normal quand on se couche à une heure avancée de la nuit.



3 N'ayant rien dans l'estomac pour la plupart, notre guide a eu la gentillesse, après la visite de la citadelle de SPANDAU (où se trouvait le trésor de guerre du III^e Reich), de nous emmener dans un café de la forêt de GRUNEWALD. Là, nous avons pris le petit déjeuner allemand (Frühstück), ainsi que pour certains, quelques parts de pâtisserie, qui, elle aussi vaut le coup.

L'après-midi, nous avons visité les alentours du REICHTAG et la BRANDENBOURG PORTE (photo 3).

Les allemands de l'Ouest lançaient des quolibets, depuis

une estrade de bois qui permet de regarder de l'autre côté du mur, aux allemands de l'Est. Eux aussi regardaient de l'autre côté, mais accompagnés par un officier russe (photo 4).

Ce sont seulement les meilleurs ouvriers d'usine ou de loyaux membres du Parti qui ont le droit d'y venir.

Du mirador avoisinant, nous avons eu l'aimable salut d'un Vopo (soldat allemand de R.D.A.) faisant mine de nous égorger en passant un doigt en travers de sa gorge.

Il y a, non loin de là, un ensemble de croix blanches et l'une d'elles porte le nom d'une jeune fille de 18 ans, morte d'une balle au mois de novembre 1980.

Ensuite, visite du musée de l'évasion. C'est dans trois ou quatre pièces exiguës que l'on voit tous les subterfuges qu'utilisent les allemands de l'Est pour passer à l'Ouest.

Cela va de la mongolfière en passant par le tunnel et la voiture aménagée, jusqu'aux mal-

les de voyage ou à des valises juxtaposées formant une grande boîte (une femme est passée comme ça).

Ce mémorial se trouve juste à côté du point de passage du mur : CHECK POINT CHARLY (photo 5).

Ensuite, un regard sur la place de POSTDAM au cœur de BERLIN qui sert de NO MAN'S LAND entre les deux villes. En 1939, cette place était la plus vivante de BERLIN. Maintenant, ce n'est qu'un gazon, obstacles anti-



chats et anti-personnels. On y voit un grand tas de terre, et quand on le sait, dessous, on devine la bunker de HITLER (photo 6).

4 traint de rentrer à pied au quartier, ce qui représente la bagatelle de 15 km. A l'heure qu'il était il n'y avait plus de bus.



5 Et le soir, même topo, on va danser au BIG EDEN. On embête un peu ces charmantes et jolies jeunes filles. Ce soir là, un de nos camarades étant sorti plus tard que nous s'est vu con-

Mercredi matin, les yeux en trous de guayère, l'estomac tout au fond des chaussettes, une chose s'impose, le petit déjeuner à prendre d'urgence !



Après celui-ci, nous visitons les musées des antiquités et égyptien. Tous les deux sont très beaux. Et c'est dans les souvenirs de la vieille Egypte que nous avons entrepris de « draguer » gentiment une jeune fille. C'est à trois que nous nous sommes intéressés à l'affaire. Chacun apportant le peu d'allemand qu'il connaissait. Notre connaissance linguistique ne devait pas être bien élevée, car nos « phrases » étaient accueillies avec de grands éclats de rire. Nous avons, avec bien du mal, réussi à avoir son adresse. Et en partant, un de nous trois a dit « A dans dix ans ! »

En face de ces deux musées, il y a **CHARLOTTEBOURG**, un château magnifique.

Repas de midi au relais pour certains, au mess Brocard pour d'autres (photo 7).



7

Maintenant abordons un sujet qui nous a tous passionnés :

OST BERLINE ou BERLIN EST.

C'est donc mercredi après midi que nous sommes montés dans le car et nous avons un nouveau guide : un ex adjudant-chef. Pour franchir le Mur, nous étions en uniforme. Au passage de frontière, nous avons été sérieusement contrôlés par la gendarmerie française.

Là, il faut tirer notre chapeau au chauffeur pour le passage du Mur. Entre les bords du Mur et ceux du car il y avait seulement 10 cm de vide. Après le passage des chicanes, nous sommes dans BERLIN EST. On voit tout de suite la

différence entre les deux villes.

Nous nous sommes arrêtés près de la **BRANDENBOURG PORTE** pour la voir du côté Est.

Nous avons visité la cathédrale **ST EDWIGE** (photo 8) qui est très jolie de l'intérieur. Elle est juste à proximité de l'opéra comique qui n'a de comique que le nom.

Tout de suite après, nous avons assisté à une chose vraiment très belle : la Grande Relève (photo 9). Toute une compagnie au grand complet et en grande tenue pour relever deux soldats qui montent la garde devant l'équivalent de la flamme du Soldat inconnu à PARIS. Ceci est dans une vieille bâtisse et les soldats sont devant. Le défilé se fait au pas de l'oie. Les deux plantons sont comme deux statues mais

doivent en avoir assez de se faire photographier et regarder par une foule souvent dense (photo 10).

On voit, en arrivant, les plus belles avenues de BERLIN EST **KARL MARX ALLEE** et **ALEXANDRE PLATZ**... Nous nous sommes arrêtés près d'un complexe commercial : le Centrum.

Nous sommes allés dans un bar-bouling souterrain et là, nous avons fait forte impression. La bière, enfin un breuvage qui en porte le nom, comme dit le major (en termes plus simples).

Les gens ont le visage triste et ils évitent de vous regarder en face. Ils font encore la queue devant les magasins comme en 1946 et c'est fréquent de voir des files sur 10 ou 15



8

mètres. Quand il y a un nouvel arrivage de denrées alimentaires, les queues vont jusqu'à 80 voire 100 mètres.

Quand nous sommes arrivés dans **BERLIN-EST**, une multitude de caméras nous ont discrètement observés de leurs noirs objectifs.

Après avoir parcouru les plus belles rues et passés devant la statue de **LENINE** en granit rose, nous sommes allés au cimetière russe qui est une chose qu'il faut voir, c'est grandiose (photo 11).

Après la visite de ce lieu commémoratif, nous sommes allés faire un tour dans un **BERLIN** qui pourrait servir de décor de guerre. Les rues sont mal pavées, rares sont celles qui sont goudronnées. Tout est vétuste, sale, déprimant (photo 12).

En passant avec le car devant un étalage d'épicier, nous avons vu une dizaine de caquettes dans lesquelles il n'y avait que des choux rouges ou blancs c'est tout. On nous a dit que les berlinois de l'Est n'avaient que très rarement des oranges, des bananes ou des fruits en général.

Au sujet de l'automobile à **BERLIN EST**, la plupart, voire la totalité des voitures ne sont que de fabrication russe ou tchécoslovaque. Ce sont, pour la majeure partie, des voitures deux temps. Les seules voitures de l'Ouest à la disposition de l'Est sont pour les ambassades, les hauts fonctionnaires du Parti et quelques très rares particuliers. On a pu également constater que les R 12 françaises s'appelaient autrement car elles sont montées en **TCHÉCOSLOVAQUIE**. De même pour



9

les deux roues, nous n'avons trouvé qu'une ou deux marques mais en aucun cas venant de chez nous ou du JAPON.

Une anecdote en passant, au Centrum, trois adolescents ont abordé le major et il y eut le dialogue suivant :

- « d'ou venez-vous ?
- de FRANCE, vous connaissez ?
- non, mais on aimerait bien !
- il faut y aller !
- ce n'est pas la peine d'y penser, on ne peut pas sortir de ces murs, ils sont tous « dingues » ici, mais si vous voulez nous prendre avec vous ?
- désolé, mais c'est impossible... »

Puis il y a eu échange de cigarettes entre nous, les leurs ne valent même pas les P4 d'ici, elles n'ont pas l'odeur de tabac et le filtre est quasiment inexistant.

Retour à l'Ouest en franchissant **CHECK POINT CHARLY** en sens inverse.

Mercredi soir, re « **BIG EDEN** » et ce coup ci, le major nous a rejoints. On a assisté à l'enthousiasme des libérables et le disque-jockey, pour nous remercier de l'ambiance, passait des disques français.



10

Le jeudi matin, nous avions matinée libre et ceux qui voulaient dormir le faisait. Pour une douzaine d'entre nous, nous sommes allés visiter l'aéroport de TEGEL. La suite du

programme a été la visite de l'Olympicstadium (le stade olympique) construit pour les jeux olympiques de 1936. Visite du marché aux puces berlinois ; il se tient dans les anciens wagons de la R.A.T.P. de la ville.

Pour terminer cette matinée, sous une pluie battante, le 46^e R.I. nous a présenté sa compagnie d'appui, ce fut très instructif.

Dans l'après-midi, nous avons fait un tour dans la campagne de BERLIN OUEST qui comporte plusieurs fermes, le tout possédant un cheptel de 418 vaches laitières, 2 000 porcs et produit environ 4 000 tonnes de céréales dans l'année.

17h. le train militaire reprend la direction de l'EUROPE OCCIDENTALE avec à son bord 40 personnes contentes des agréables moments écoulés mais désolées que le temps passe si vite. A la gare de TEGEL, il nous avait été précisé qu'il était interdit de prendre des photos aux passages des frontières.

Nous avons traversé le Rideau de Fer à 21 heures, revu des soviétiques avec des chiens, fouillant tous les trains de marchandises. Le Rideau de Fer est un mur de grillage avec du barbelé électrifié, des champs de mines, des miradors, des projecteurs, sans oublier les soldats.

Une petite chose en passant, pour reconnaître la R.D.A. de la R.F.A., il suffit de regarder les voitures, les immeubles anciens et la tristesse des gens.

Merci à tous ceux qui ont organisé ce voyage qui fut pour la plupart d'entre nous une expédition, car beaucoup n'avaient jamais passé de frontière.

Ce fut une pleine réussite tant sur le plan touristique et culturel que militaire, nous avons appris beaucoup de choses et nous souhaitons à tous les E.S.O.A. de pouvoir réaliser un tel périple (photo 13).



11



12

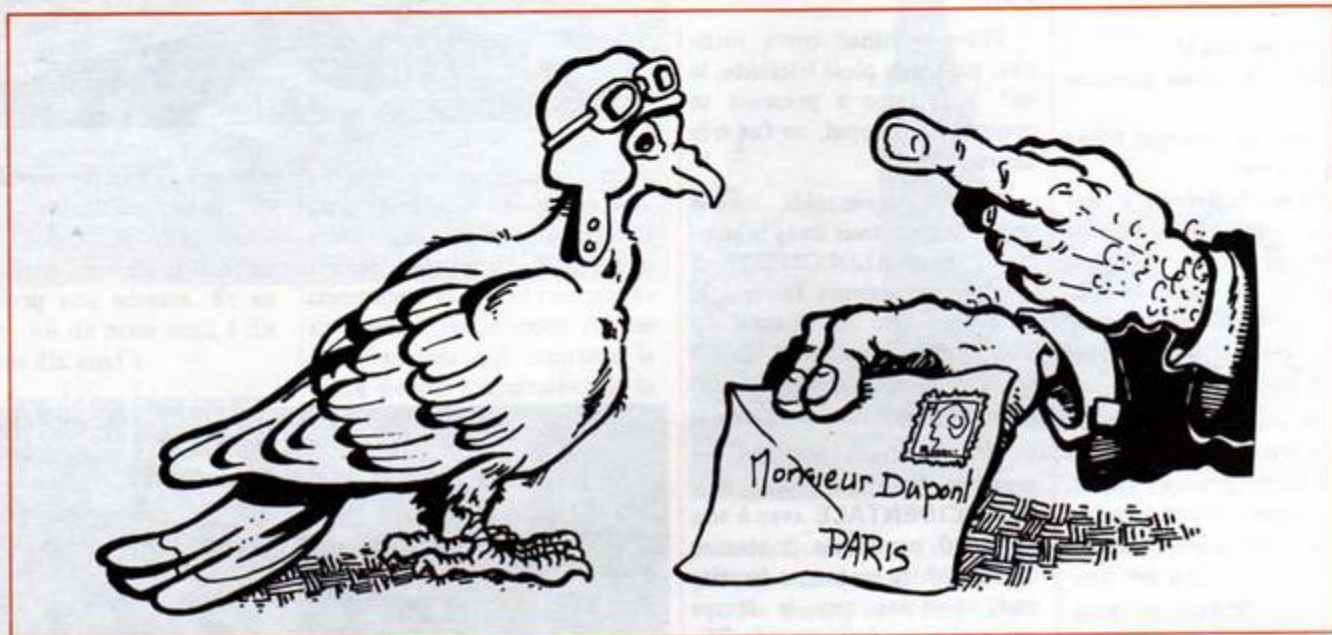


13

E.S.O.A. OSSOLA Gilles
222^e section, rédacteur de service

QUI TOUCHE LA PRIME DU MOIS (à retirer au B.P.S.R.)

DES PIGEONS DANS L'ARMEE !



Devant l'évolution rapide et récente des moyens de télécommunication, se doute-t-on qu'il existe encore un colombier militaire ?



L'HISTOIRE

Dernier souvenir d'une époque où le « sans fil » n'existait pas encore, la colombophilie est le premier symbole de la communication. En Europe, c'est la Grèce qui fut la première à utiliser ce moyen, suivie par les romains. Pendant la conquête des Gaules, César recevait en permanence des nouvelles des territoires occupés, grâce à un savant système de colombiers.

L'usage des pigeons se perpétua à travers les siècles. La victoire (défaite) de Waterloo fut connue à Londres grâce à ce moyen.



LES PERFECTIONNEMENTS

Durant la guerre franco-allemande de 1870, un système de communications est établi entre Paris assiégé et la province, transmettant jusqu'à 3 000 messages avec un seul pigeon, grâce à un système de microfilmage.



L'APOGEE

En 1917 et 1918, toutes les armées en guerre utilisent des pigeons pour leurs transmissions.





D'anciens bus à impériales sont transformés en colombiers mobiles et suivent les déplacements des unités. Le 11 novembre 1918, on compte 30 000 pigeons dans l'armée française.

LE DECLIN

La première guerre mondiale voit aussi les débuts de la téléphonie et de la radio. Aussi la colombophilie perd-elle peu à peu ses prérogatives. Cependant, on utilise encore le « voyageur » durant la seconde guerre mondiale dans les maquis.



AUJOURD'HUI

Devant les moyens de transmissions modernes, la colombophilie fait figure d'ancêtre. Pourtant, avec ses trois millions de pigeons répartis dans des colombiers civils, la France n'est pas dépourvue. Le colombier militaire du camp des Loges, quant à lui, avec ses 100 volatiles, participe encore à certaines manœuvres prouvant qu'ils restent encore opérationnels.

L'AVENIR

On peut se demander quels services pourraient encore rendre les pigeons voyageurs. La Fédération nationale des associations de colombophiles de France regroupe 36 276 colombiers répartis à travers le territoire. Elle dépend de deux ministères de tutelle, celui de la défense et celui de l'intérieur. En cas de situation particulière, les colombiers civils peuvent être réquisitionnés par ces mêmes ministères, en particulier pour le plan O.R.S.E.C.

Lt CHIVAILLE.



L'INFORMATIQUE A BORD DE LA NAVETTE SPATIALE

Le périple de la navette spatiale COLOMBIA s'est soldé par une extraordinaire réussite humaine et technique.

Cette navette regroupant des innovations sans précédent, est, à bien des égards, révolutionnaire. Elle est réutilisable pour plusieurs vols et ses moteurs ont été conçus pour plus de cinquante heures d'utilisation (contre quelques minutes sur les précédents engins spatiaux). Elle peut mettre des charges en orbites et les ramener sur terre. Le rapport de masse entre la fusée au sol et la fusée sur orbite atteint le chiffre de 15 contre 20 à 22 pour les vols lunaires. Enfin, COLOMBIA est le premier engin spatial entièrement informatisé. Le report du lancement par suite d'ennuis avec l'ordinateur de secours traduisait l'importance prise par l'informatique dans le programme astronautique américain.

Le réseau informatique mis en place par la NASA pour les vols de la navette de l'espace comprend trois systèmes reliés entre eux :

- le système informatique embarqué à bord de la navette,
- le système du centre de contrôle au sol à HOUSTON (TEXAS)
- le système du champ de tir Kennedy de CAP CANAVERAL (FLORIDE).

Nous allons voir dans ce premier article le système embarqué. Dans un second article, nous étudierons les systèmes au sol.

Le système embarqué est constitué de cinq ordinateurs IBM, de dimension 20 X 25 X 50 cm, pesant chacun 25 kg (pour les initiés, leur taille mémoire est de 106 K mots de 32 bits). Les ordinateurs sont interconnectés et reliés à 38 sous-systèmes permanents (moteurs, instruments de vol, capteurs divers) et quatre sous-systèmes temporaires (fusées à poudre, réservoir principal) qui sont détachés après la phase de lancement.

LA CONFIGURATION DU SYSTEME EMBARQUE

Le système comprend quatre écrans de visualisation, dont trois sont situés dans le cockpit. Les écrans permettent d'afficher 26 lignes de 51 caractères et en graphique ont une révolution de 1024 X 731 POINTS (un écran télé couleur fait environ 625 X 300).

Les claviers associés à ces écrans comportent 32 touches de fonctions et numériques.

Chaque ordinateur est relié aux quatre autres ordinateurs et à tous les sous-systèmes de la navette.

LES PROGRAMMES (OU LOGICIELS)

Quatre fonctions principales sont réalisées :

- le guidage, la navigation et contrôle du vol,
- la gestion des servitudes (acquisition et traitement des informations relatives à la navette),

- le contrôle de la charge utile transportée (pour ce premier vol, il n'y en avait pas),
- les tests de vérification de la navette.

UN HAUT NIVEAU DE SECURITE DE FONCTIONNEMENT

Durant les phases de vol « critiques » (lancement, décrochage d'orbite...) quatre ordinateurs sur les cinq disponibles sont chargés des tâches de guidage, navigation et contrôle ; ces quatre ordinateurs reçoivent les mêmes données (à partir de capteurs différents), exécutent des programmes identiques et élaborent des ordres qu'ils transmettent simultanément aux organes de commandes des différents sous-systèmes (moteur, instruments, gouvernes). Les circuits électriques associés à ces organes de commande comparent les ordres qu'il reçoivent des quatre ordinateurs et éliminent les incohérences. En plus, les résultats de chaque ordinateur sont communiqués et vérifiés par les trois autres. D'autres sécurités qu'il serait fastidieux d'énumérer ici sont encore prévues. Retenons simplement que si trois ordinateurs tombaient en panne, le quatrième, à lui seul, ferait fonctionner normalement le système.

Pendant les phases non critiques du vol, les calculateurs sont affectés à des tâches distinctes.

Ainsi, de par sa conception, son équipement et son mode d'exploitation, la navette est effectivement le premier d'une nouvelle généra-

tion de véhicules spatiaux entièrement informatisés et susceptibles d'une très large autonomie de vol depuis les phases préparatoires de lancement jusqu'à l'atterrissage.

LA PANNE ORDINATEUR QUI A DIFFERE LE DEPART

Il s'agissait d'une mauvaise transmission de données entre les quatre ordinateurs principaux et le

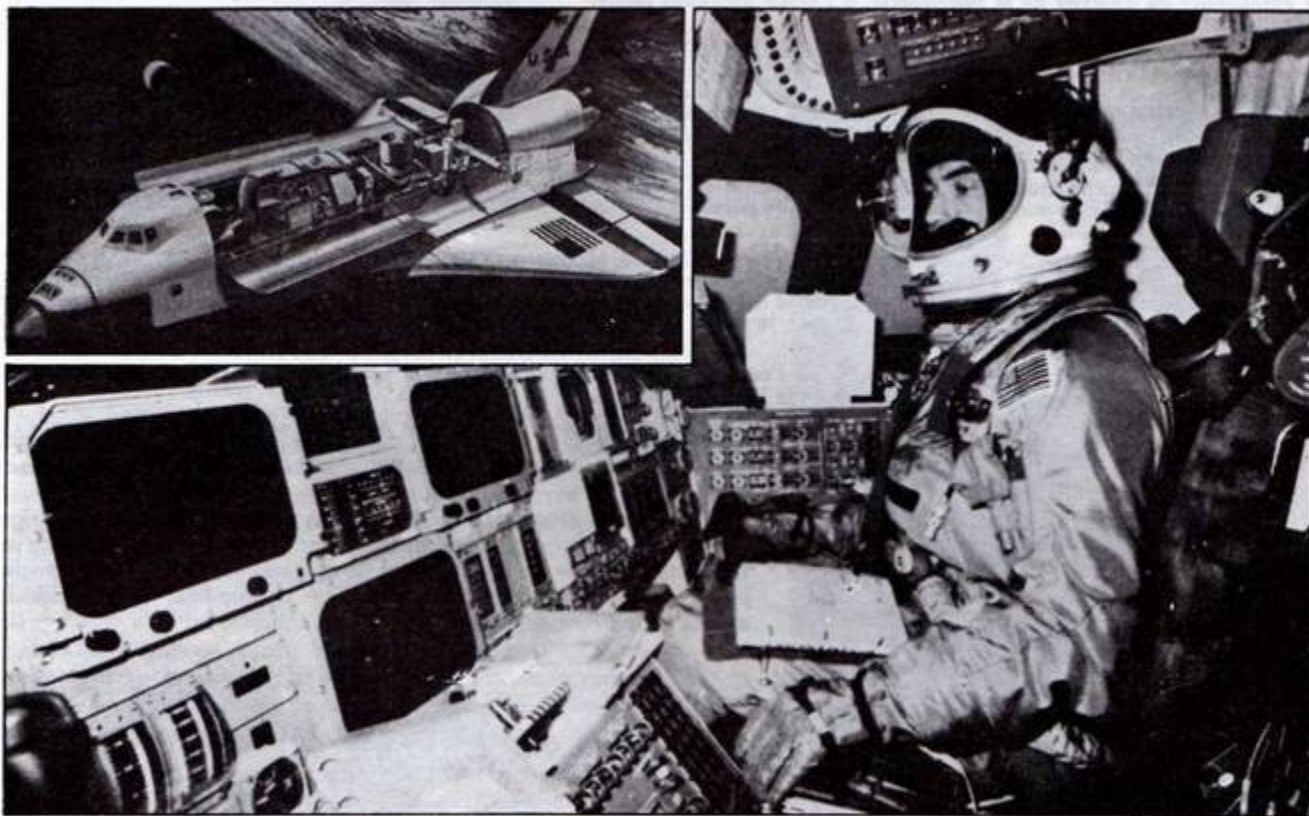
cinquième dit « back-up ». Ce dernier reçoit des autres toutes les informations afin qu'il puisse remplacer à tout moment un ordinateur qui tomberait en panne.

Or, par suite d'un temps de propagation trop long sur les lignes, ou un mauvais réglage du temps initial, l'ordinateur de « back-up » recevait les informa-

tions avec un retard de 40 Milli secondes et déclenchait systématiquement une alarme.

Il faut noter qu'en « temps ordinateur, la milli seconde est un temps assez long, car les opérations en mémoire centrale se font à la vitesse de quelques micro secondes.

Le chef d'escadron LACROIX
D'après un article de Zéro un informatique.



LE 8 MAI A L'E.N.T.A.S.O.A



L'Armistice de 1945 a été commémoré au cours d'une cérémonie simple et émouvante au quartier de la Bachelierie, à l'Ecole nationale technique annexe des sous-officiers d'active.

Devant les élèves sous-officiers rassemblés, après lecture de l'Ordre du jour par le lieutenant-colonel MAREUGE commandant l'Ecole militaire de TULLE, les insignes de commandeur de la Légion d'honneur étaient remis par le colonel FOUQUET-LAPAR commandant l'Ecole militaire d'ISSOIRE, au sergent-chef en retraite SAUTEL, ancien combattant et résistant, père d'un élève sous-officier de l'école.

Deux fois blessé, grand mutilé d'Algérie, le sergent-chef SAUTEL faisait partie, dès 1942, d'un commando franco-britannique parachuté en territoire français.

Assistaient à la cérémonie Monsieur POYER, préfet de la Corrèze, Monsieur COMBASTEIL, maire de TULLE, les deux parrains de M. SAUTEL, l'ingénieur général LEVIEUX, ancien directeur de la M.A.T., le général DE COCKBORNE (grand officier de la Légion d'honneur), ainsi que l'ingénieur NELKEN, actuel directeur de la M.A.T., le colonel BRETEGNIER, commandant la gendarmerie de Corrèze, le colonel MESTELAN, commandant le 126^e R.I. de BRIVE, les présidents de toutes les associations d'anciens combattants et leur porte-drapeau.

Deux sous-officiers cadres ou anciens cadres de l'école, l'adjudant CEYSSAC et l'adjudant-chef en retraite GRZEGORZYK étaient également mis à l'honneur en étant décorés de la Médaille militaire.

La cérémonie s'achevait par un défilé aux ordres du lieutenant-colonel SELOSSE, commandant en second; les deux compagnies élèves précédées par la musique du 126^e R.I. fournissant une magnifique prestation.

Les jeunes élèves de l'école resteront toujours marqués par la signification de cette prise d'armes. En cette date historique du 8 mai, elle constituait un symbole poignant : celui de la transmission implicite d'ancien à jeune, de père à fils, d'un idéal d'honneur de sacrifice, de dévouement au service de la FRANCE.



Au réveil la journée s'annonçait mal ; en effet, il pleuvait à torrent. Le déjeuner rapidement expédié et la section se retrouva en étude pour une ultime préparation. Ce fut alors deux longues heures d'attente et d'anxiété. Dix heures quinze, le premier binôme partait en direction du parcours du combattant. Bientôt notre tour.

Arrivés à BLAYE, nous enlevâmes casques, ponchos et musettes pour attaquer les obstacles. Sous une pluie battante, cet atelier terminé, nous prîmes la carte que nous tendait le caporal et nous nous dirigeâmes vers le portail pour commencer cette longue marche qui devait durer deux heures. Le départ fut laborieux, le fléchage nous fut très utile. Sur les routes, l'eau accumulée formait de petits ruisseaux et les sentiers forestiers ressemblaient à des bourbiers. Nos pieds dérapaient sur les cailloux, trébuchaient dans les branches. Seules les feuilles avaient un rôle bénéfique, leurs gouttes rafraîchissant notre visage. MATERRE, nous avons accompli la moitié du trajet, l'heure tournait, il

fallait courir, s'arrêter, recommencer encore. La dernière côte, nous pressâmes le pas.

C'est exténués et ruisselants que nous arrivâmes enfin à LA BACHELLE-RIE où, après seulement cinq minutes de repos, nous nous dirigeâmes sur l'atelier armement. Là, encore fatigués de notre marche, nous entreprîmes avec difficulté, le démontage de nos armes trempées, sur lesquelles nos doigts gelés s'agrippaient avec peine. Nos armes remontées, nous partions au prochain atelier : formation militaire générale. Nous avions le choix entre cinq questionnaires auxquels nous devions répondre en trente secondes. Le combat, première partie, se composait ainsi : premièrement, il fallait apprécier une distance à l'aide du guidon d'un fusil. Ensuite, il fallait désigner un objectif et le mettre en ligne de mire avec un fusil sur un appareil à pointer. Le combat, deuxième partie, était composé d'une progression en tiroir pour rejoindre un point sous l'œil d'un ennemi armé et embusqué.

Le tir à balle plastique était à cent mètres sur une cible à répondeur lumineux. On avait le droit à trois cartouches. Si la première touchait la cible, on avait la note maximum.

Nous quittâmes le pas de tir, nos rangers regorgeaient d'eau et nos treillis trempés, en direction de l'hôtel des sous-officiers, pour la topographie. Là, nous dûmes calculer un azimut et chercher une direction donnée, à l'aide d'une boussole. Enfin l'atelier NBC. Nous enfîlâmes le survêtement et l'ANP. Le test était terminé, nous rendîmes nos cartes pour le classement à la compagnie où un viandox chaud nous réchauffa. Puis nous sommes montés en chambre nous changer et nous doucher.

Le test n'était pas vraiment dur, sauf la marche, mais les conditions atmosphériques défavorables ont gêné, dans leurs activités, beaucoup d'ESOA.

ESOA BUGEAU
2^e compagnie.

VOYAGE A ROME

Pendant les dernières vacances, un groupe de l'école a fait un voyage à ROME.

Ce fut pour chacun une découverte enrichissante.

A l'aller, le train avait pris quatre heures de retard ; notre premier geste, en débarquant, fut d'investir un snack ; surprise : il y en a peu qui ouvrent le dimanche et la « pizza romana » est loin de valoir celle des « Arvernes »... Premier contact aussi avec le bus qui nous servira tant pendant toute la semaine : il nous emmène à l'autre bout de la ville à la recherche de notre résidence ; ce fut un peu une course d'orientation à travers des rues portant noms de papes et de cardinaux. Une fois la maison trouvée, personne ne se perdra plus - ou presque - pendant la durée du séjour.

Il y a tant à visiter à ROME que le programme fut bien rempli : chaque jour, deux circuits de visites : un le matin, l'autre l'après-midi. Notons seulement le forum avec le colisée, la coupole de St Pierre et le trésor, les basiliques les plus importantes, les thermes anciens, le château St-Ange, les musées du Vatican.

Le mercredi, nous sommes allés à « l'audience » générale donnée par Jean-Paul II. La foule était dense. Le secrétaire du pape, nommant les groupes présents n'a pas omis le nôtre qui s'est fait chaleureusement applaudir par un groupe du Puy-de-Dôme qui se trouvait en pèlerinage.

Le discours du pape était un peu rébarbatif pour des jeunes ; on pourrait le traduire de la manière suivante :

Il y a une question que Dieu adresse à l'homme au moment même où celui-ci se jette avec frénésie dans la consommation et la jouissance :

« Es-tu vraiment heureux ? Trouves-tu l'épanouissement et la joie pour lesquels je t'ai fait ? »

Tous sont rentrés satisfaits ; quand on quitte un peu son pays, on découvre les richesses des autres, mais en comparant les modes de vie, on est à même de mieux apprécier toutes les possibilités qui nous sont propres et qu'on serait tenté quelquefois d'ignorer.



L'usine Michelin en 1889



LE CENTRE D'INFORMATION MICHELIN

Par la 212^e section

HISTORIQUE DE LA FIRME

A la fin du XIX^e siècle, une dizaine de personnes travaillent le caoutchouc chez Monsieur MICHELIN, quand le destin se présente sous la forme d'un cycliste anglais cherchant quelqu'un capable de réparer une étrange invention inconnue hors de Grande-Bretagne : l'enveloppe pneumatique. MICHELIN reprend l'idée et l'améliore.

Aujourd'hui, 120 000 personnes, dont 50 000 en FRANCE travaillent pour MICHELIN. Qui aurait pu prévoir l'extention extraordinaire de cette petite entreprise auvergnate? En tout cas, on peut penser que l'avenir de cette marque sera aussi brillant que son passé, car tout au long du XX^e siècle, elle a su conserver un sérieux inébranlable, qui dure toujours : l'accueil qui nous a été fait en témoigne.

LA VISITE

Un mercredi après-midi, nous roulons vers Clermont-Ferrand, sans savoir vraiment à quoi nous attendre. Nous avons juste été prévenus que nous effectuerions une visite à la société MICHELIN dans le courant du mois de mars, sans plus de détails. Nous descendons donc du car avec curiosité.

Une dame souriante nous accueille aimablement et nous explique brillamment ce que représente exactement Michelin, comme elle a l'habitude de le faire aux futurs employés de la firme. Nous sommes considérés avec bienveillance comme des gens de la maison.

Tout au long de l'après-midi, l'animatrice nous expliquera avec précision ce qu'est un pneu, grâce à un matériel considérable constitué d'échantillons de différents types de pneus, de plusieurs maquettes très élaborées et de montages électriques représentant la fabrication des pneus. De salle en salle, nous voyons également les essais effectués sur les pneumatiques, leur rechapage et même l'histoire de la firme.

Vers 17 heures, nous quittons notre professeur d'un jour, qui avant, nous invite à nous munir de documentation.

QUELQUES CHIFFRES

Michelin produit chaque jour dans le monde :

- 350 000 pneus,
- 250 000 chambres à air,
- 46 000 roues

Et aussi 75 000 cartes et guides, car il ne faut pas oublier que MICHELIN est aussi compétant en la matière.

RALLYE FETTA A BOURG-LASTIC

Du 14 au 17 avril, les ESOA du premier bataillon ont effectué un séjour au camp de BOURG-LASTIC, où fut contrôlé leur instruction FETTA.

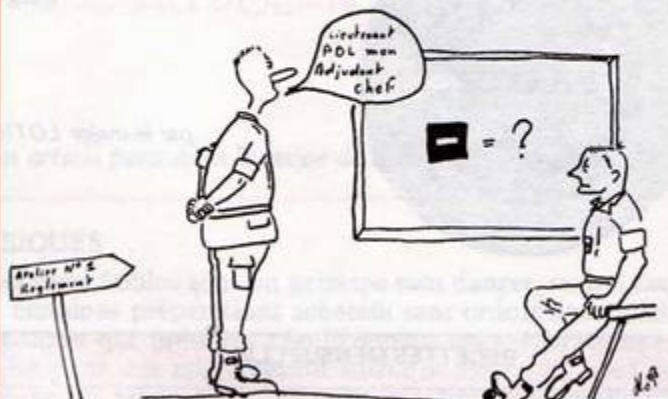
Désireux de participer à la campagne d'économie d'énergie menée à l'école, les élèves quittèrent les camions à une douzaine de kilomètres du camp, pour rejoindre à pied le lieu de leurs futurs exploits. Menés bon train par leurs capitaines respectifs, les élèves surent apprécier la chance qui leur était offerte de profiter du soleil d'Auvergne.

Après une pause repas dans les bois bordant le camp, les compagnies passaient l'après-midi à s'installer dans leurs casernements provisoires.

Après une journée consacrée à de brèves révisions, les ESOA, piaffants d'impatience, furent lâchés par groupes de quatre sur un parcours de 8 km : ils allaient enfin pouvoir montrer leurs connaissances militaires dans une succession d'ateliers où leurs cadres les attendaient.

Depuis l'atelier règlement jusqu'à l'atelier FMG, dernière épreuve du rallye, les meilleures équipes mirent 48 minutes pour effectuer le circuit, admirant au passage la foulée du commandant de l'école et de leur commandant de bataillon, qui avaient tenu à les accompagner sur le circuit.

Si tous s'attachèrent à montrer le meilleur d'eux-mêmes, certains, soucieux d'innover ou de rompre la monotonie, émaillaient leurs propos de perles, tel l'élève X... qui voyait dans le galon de sous-lieutenant un galon de lieutenant...PDL



et qui découvrait des maréchaux de brigade, de division, de corps d'Armée.

Finissant comme il avait commencé, le séjour se termina par une marche de 18 km au terme de laquelle des ESOA pénétrèrent colonne par 6 dans le Quartier de BANGE, en faisant trembler les murs de leurs chants.

Victorieux, ils reconditionnent le matériel et partent pour une 72 heures bien méritée.

« Le club information de la 11^e Compagne ».

COMMENT SE PROTÉGER DES GAZ HILARANTS



Lors de l'épreuve Armes spéciales du rallye FETTA de la 18^e promotion, certains élèves, sans doute pour récompenser les cadres de leur longue attente, se sont attachés à modifier la composition du sac de transport de l'ANP.

Le sac de transport modèle 18^e promo atteint les dimensions d'un sac Bergamo, car il contient :

- un casque à gaz,
- une tenue de puncho modèle 63,
- une paire de pantoufles,
- une trousse de toilette,
- un gant de détérioration,
- du papier déflecteur,
- de la vaseline,
- une piqûre pour liquide nocif que certains appellent également seringue de nitropine injectante.

Cette collection un peu spéciale étant destinée à protéger les élèves contre :

- l'effet de soufre
- l'effet auriculaire
- et l'effet thermoluminescent des bombes nucléaires.

Les cadres du 1^{er} bataillon avec la collaboration involontaire de leurs élèves.

BUDGET D'UN SOUS-OFFICIER (suite)

Sergent-chef - marié - un enfant

6 ans de service

par le major LOTIGIE, président des sous-officiers de l'ENTSOA



RECETTES MENSUELLES	DEPENSES MENSUELLES
<p>A. Echelle 3 au 1,4,81</p> <p>Indice 290</p> <p>Solde mensuelle</p> <p>Supplément familial (1)</p> <p>Indemnité de résidence</p> <p>Indemnité de charge militaire</p> <p>Retenue CMNSS</p> <p>Retenue mutuelle</p> <p>RESTE NET</p> <p>4 121,74 F</p> <hr/> <p>4 131,54 F</p> <p>416,70 F</p> <p>4 684,98 F</p> <hr/> <p>164,43 F</p> <p>90,00 F</p> <p>4 430,55 F</p>	<p>Loyer et les charges locatives (1) F3</p> <p>Impôts sur le revenu</p> <p>Impôts locaux (1)</p> <p>Taxes (télé, vignette et cotisations diverses)</p> <p>Assurance vie</p> <p>Assurance responsabilité civile et incendie</p> <p>die (2) (capital garantie à 50 000 F)</p> <p>Assurance voiture 7 CV (1)</p> <p>- type GMF formule 2 soit RC vol incendie - protection juridique et bris de glace</p> <p>Utilisation voiture (12 000 km/an</p> <p>essence et entretien sommaire sans amortissement du véhicule)</p> <p>320,00 F</p> <p>Gaz et électricité</p> <p>Nourriture de la famille</p> <p>1 500,00 F</p> <p>Garde robe et divers (ramassage et frais de scolarité, hobby, etc.)</p> <p>500,00 F</p> <p>TOTAL</p> <p>3 973,00 F</p> <p>Eventuellement</p> <p>Téléphone (utilisation très modérée)</p> <p>100,00 F</p> <p>Garage</p> <p>70,00 F</p> <hr/> <p>4 143,00 F</p> <p>RESTE DISPONIBLE pour un sergent-chef :</p> <p>Echelle 3 = 287,55 F</p> <p>Echelle 4 = 738,72 F</p>
<p>B. Echelle 4 au 1,4,81</p> <p>Indice 322</p> <p>Solde mensuelle</p> <p>Supplément familial</p> <p>Indemnité de résidence (1)</p> <p>Indemnité de charge militaire</p> <p>Retenue CMNSS</p> <p>Retenue mutuelle</p> <p>RESTE NET</p> <p>4 576,54 F</p> <hr/> <p>4 15,00 F</p> <p>146,06 F</p> <p>416,70 F</p> <p>5 154,30 F</p> <hr/> <p>90,00 F</p> <p>4 881,72 F</p>	<p>REMARQUES : ces chiffres sont l'objet d'une étude auprès de plusieurs familles à situation égale et sont dans chaque rubrique une moyenne.</p> <p>MORALITE : rien de trop, il faut ne pas vivre au-dessus de ses moyens et n'engager des crédits que sur les disponibilités ou sur les rubriques où les restrictions sont possibles pendant de longues périodes. N'ont pas été prises en considération les dépenses de vacances!</p>



**ATTENTION
DANGER !**

De nombreux médicaments, pris sans discernement, peuvent avoir des effets défavorables sur le comportement du conducteur d'un véhicule, même si le sujet n'en n'a pas conscience.



3. AUTRES MEDICAMENTS

Les médicaments pris en cas de réactions allergiques (urticaire, rhume des foins) sont le plus souvent des substances provoquant de la somnolence, même à faibles doses. Les personnes souffrant de nausées en voyage prennent des produits de cette catégorie. Il en va de même pour divers sédatifs anti-tussifs.

En revanche, il n'existe aucun médicament capable d'améliorer l'aptitude à conduire d'un individu en bonne santé. Tout ce qu'on a pu dire sur ce sujet est purement fantaisiste.

LES MEDICAMENTS

AU VOLANT

(d'après un article paru dans la revue de la Prévention routière)

1. ANALGESIQUES

Les analgésiques faibles sont en principe sans danger, mais il faut se méfier de certaines préparations achetées sans ordonnance médicale. Les personnes qui prennent régulièrement ces préparations en grande quantité pour des migraines ou autres douleurs, s'y sont accoutumées et ne se rendent pas compte des troubles psychiques qu'elles provoquent. L'ingestion d'alcool avec des analgésiques faibles ou forts a des conséquences imprévisibles, l'effet déprimeur sur le système nerveux étant parfois considérable.

2. STIMULANTS

Les stimulants forts comme les amphétamines et les anorexiantes utilisés par les obèses pour maigrir, même s'ils tiennent le sujet éveillé et lui donnent un sentiment de sécurité, sont des produits extrêmement dangereux et sont classés dans la catégorie des stupéfiants. A doses faibles déjà, ils ont un effet euphorisant qui, comme l'alcool, rend le sujet téméraire. A doses plus élevées et suivant la sensibilité individuelle, ils provoquent des troubles neurologiques et psychiques importants : au moment où l'on cesse de les prendre, une sensation de fatigue intense apparaît, accompagnée d'un sommeil prolongé. Tous ces phénomènes diminuent nettement l'aptitude à conduire un véhicule.

Les stimulants faibles, la caféine en particulier, ne présentent, par contre, aucun danger et sont même recommandés parce qu'ils empêchent le sujet de s'assoupir. Il faut cependant savoir que la caféine ne fait pas disparaître les effets déprimeurs de l'alcool ou des somnifères, contrairement à ce que pense en général le public. Ces derniers continuent à agir même si le sujet se sent plus éveillé et le café ne donne qu'une fausse sécurité.

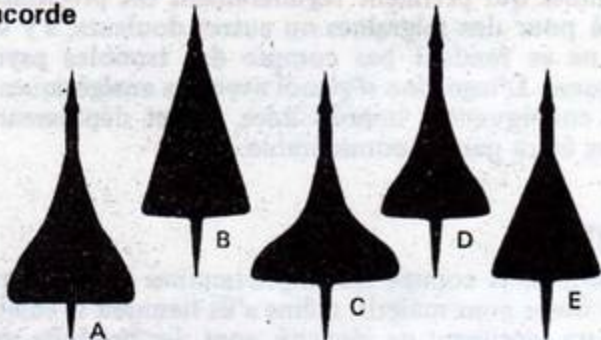
JEUX

Vous les avez vues mille fois, en vrai ou en reproduction. Dans chaque série, il n'y a qu'une image correcte, les autres étant légèrement modifiées.

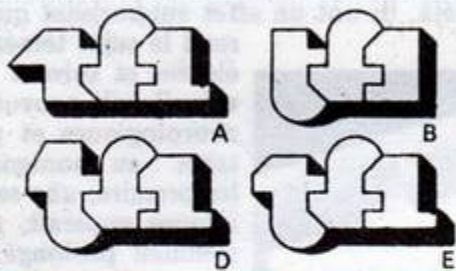
SAUREZ-VOUS RECONNAITRE LA BONNE?



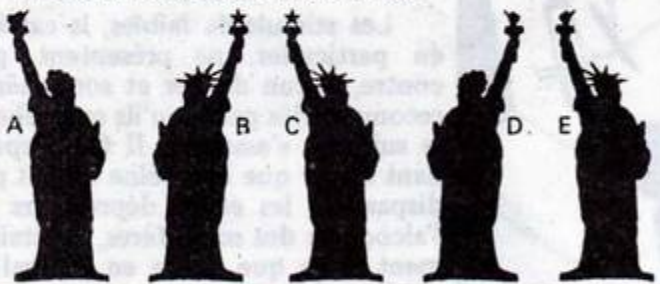
Concorde



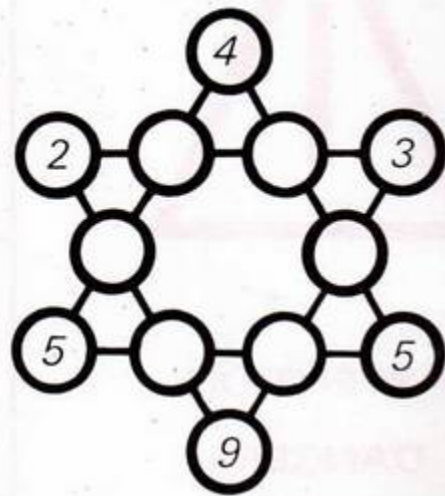
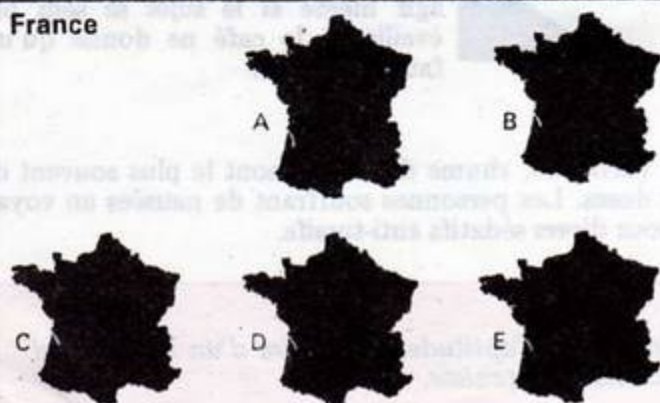
TF1



Statue de la Liberté (vue de face)



France



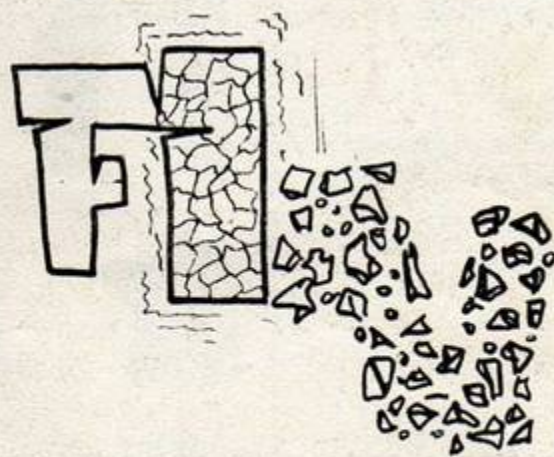
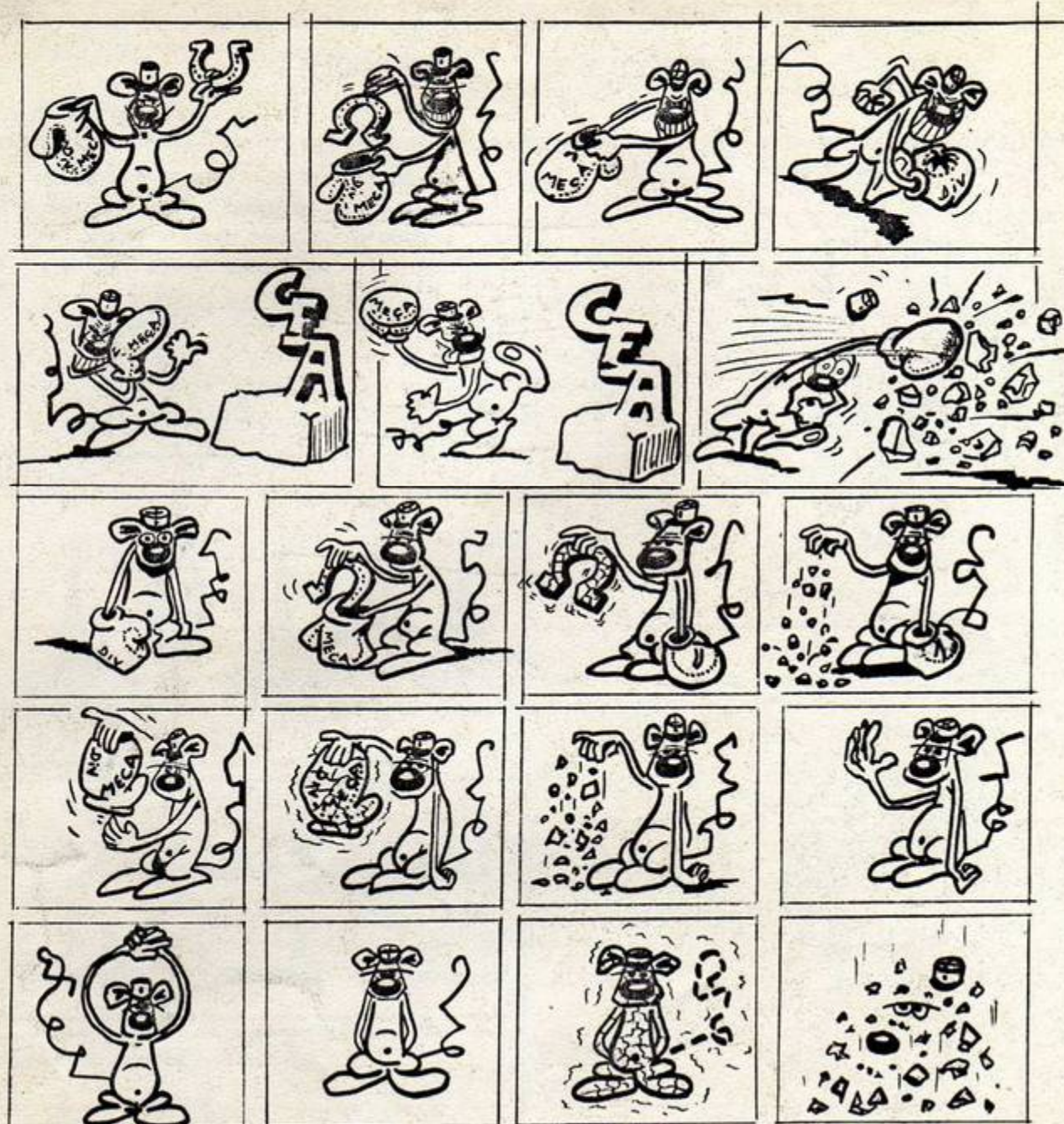
Complétez cette étoile avec des chiffres de 1 à 9 de manière à obtenir un total de 20 sur chaque ligne droite.



Dessinez ces quatre cercles sans relever le crayon de la feuille de papier et sans repasser deux fois sur le même trait.

SOLUTIONS

Concorde : D
TF1 : E
Statue de la liberté : E
France : B



Directeur de la publication : capitaine RONDET - tél. 89.06. 31 poste 217.

Imprimé au point d'impression de l'ENTSOA.

Diffusion gratuite à tous les personnels de l'ENTSOA.

Ont collaboré à la réalisation de ce numéro : ESOA OSSOLA Gilles - aumônier NICOLAS - le chef d'escadron LACROIX - le lieutenant CHIVAILLE - la 212^e section - ESOA BUGEAU - le club info de la 11^e Cie - le major LOTIGIE.

Dessins : capitaine PETIOT - soldat CARPENTIER - photos : caporal BUZON - ESOA OSSOLA.