

TECHNICA

D'ARMISTICE



INGÉNIEURS, vous avez pensé trop souvent qu'il vous suffisait de remplir avec conscience votre fonction technique. Vous avez plus à faire, car vous n'êtes pas seulement des techniciens, vous êtes des chefs. Comprenez bien le sens et la grandeur du nom de « chef ». Le chef, c'est celui qui sait, à la fois, se faire obéir et se faire aimer. Ce n'est pas celui qu'on impose : c'est celui qui s'impose. N'oubliez pas que pour commander aux hommes, il faut savoir se donner.

(Maréchal Pétain)



Association
des Anciens Elèves
de l'Ecole Centrale Lyonnaise
7, rue Grôlée, Lyon

C. Ch. Postaux 19-95

Etablissements **SEGUIN**

Société Anonyme au Capital de 7.500.000 francs

R. C. B. 1671

SIEGE SOCIAL

1, Cours Albert-Thomas - LYON

SUCCURSALE

48, Rue de la Bienfaisance — PARIS

ROBINETTERIE GENERALE

pour Eau, Gaz, Vapeur

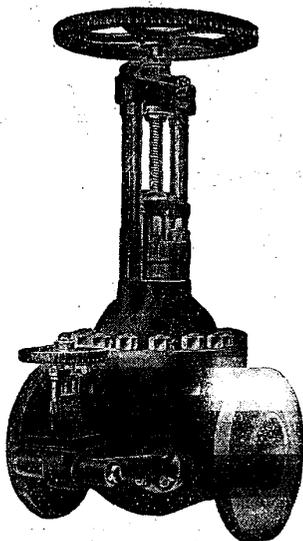
VANNES ET ACCESSOIRES

POUR CHAUDIERES

Haute et basse pressions

VANNES SPECIALES

pour VAPEUR SURCHAUFFÉE



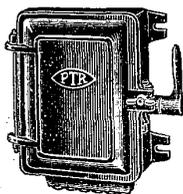
Vannes à sièges parallèles pour
vapeur 40 kg. 325°

E. FOULETIER (Ing. E.C.L. 1902)

P. GLOPPE (Ing. E.C.L. 1920)

M. PIN (Ing. E.C.L. 1908)

J. PIFFAUT (Ing. E.C.L. 1925)



L'APPAREILLAGE

ELECTRO-INDUSTRIEL

Pétrier, Tissot & Raybaud

Société Anonyme au capital de 5.250.000 francs.

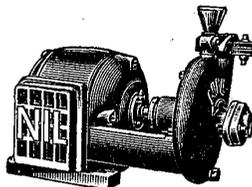
210, Avenue Félix-Faure

LYON



Tout l'appareillage électrique

Haute et Basse Tension



TECHNICA

D'ARMISTICE



SOMMAIRE

De l'Ordre des Ingénieurs. — Parlons de la voiture électrique. — Prochaines visites d'usines. — Visite de l'usine Omnium et Lallemand. — Petit Carnet E.C.L. — Changements d'adresses. — Liste des camarades faisant partie des jeunes promotions. — Prisonniers. — Caisse de Secours. — Conseil d'Administration. — Comptes rendus des Groupes. — Service de Placement. — Prochaines réunions.

DE L'ORDRE DES INGÉNIEURS

Question à l'ordre du jour, qui nous intéresse évidemment au premier chef, mais sur laquelle il semble que plusieurs des intéressés soient fort mal documentés parce que les deux termes principaux de l'énoncé attendent encore qu'il soit donné d'eux une définition exacte. Qu'est-ce qu'un ordre? Qu'est-ce qu'un ingénieur? Nous allons vous faire connaître notre point de vue, mais nous serions heureux de connaître le vôtre et vous invitons en conséquence, à nous faire part de vos réflexions personnelles; cela nous permettra, le cas échéant, d'exprimer l'opinion générale de nos camarades si l'Association est appelée à faire connaître son sentiment sur l'opportunité de la création de cet Ordre des Ingénieurs dont il fallait s'attendre à entendre parler après la création de celui des médecins et des architectes surtout.

Qu'est-ce donc qu'un ordre? Nulle définition exacte n'en a été donnée par qui que ce soit. Il semble toutefois que si l'on a choisi le mot « Ordre » pour qualifier le groupement dont il s'agit c'est parce qu'il évoque plutôt des **devoirs** que des **droits** : sinon le dit groupement pourrait s'appeler tout aussi bien « syndicat », voire même « association » car celle-ci dans certains cas soutient des **intérêts**. L'**Ordre**, imposant des devoirs, a le privilège à lui concédé par l'Autorité, d'avoir une juridiction interne qui lui permet d'appliquer lui-même, dans son sein, les règles définies par cette Autorité à laquelle il se substitue. A l'Ordre a également été concédé un autre avantage appréciable qui le différencie de tous les autres groupements pouvant prendre aussi (quoique sans délégation de l'Autorité) des sanctions intérieures; c'est le monopole. Ce monopole est la contrepartie inévitable des devoirs imposés avec plus de rigueur qu'ailleurs. Il semble bien que l'octroi de ce monopole ne peut s'appliquer qu'à des professions libérales c'est-à-dire de celles dans lesquelles on peut être admis sans avoir à acheter quoi que ce soit : clientèle ou marchandises. En conclusion nous dirons donc qu'un **Ordre** est un groupement de gens exerçant la même profession libérale, jouissant d'un monopole et du privilège de sanctionner lui-même les manquements à la discipline professionnelle.

Maintenant : Qu'est-ce qu'un Ingénieur ? Là encore pas de définition très précise ou plutôt : galvaudage du titre qui a été appliqué à tort et à travers. Pour nous nous avons trouvé assez judicieuse l'opinion exprimée un jour par M. Lucien Romier : « L'ingénieur est celui qui fait à l'industrie l'application des découvertes de la science ». Mais lorsque l'on se penche sur le problème on constate bien vite que telle quelle cette définition est encore incomplète, car où commence l'application de la science ? Et le contremaître qui a, à utiliser dans son emploi, des rudiments de géométrie, de physique ou d'algèbre, ne fait-il pas déjà une application de la science ? Pour le commun des mortels un ingénieur est celui qui a obtenu dans une école un diplôme lui donnant droit à ce titre. Quel que soit le métier exercé ultérieurement, le détenteur du diplôme reste ingénieur comme un médecin qui a soutenu sa thèse, reste docteur. Cette conception quelque peu simpliste du droit au titre d'ingénieur ne répond pas en tout cas à la question posée : « Qu'est-ce qu'un Ingénieur ? » et cela d'autant moins que d'innombrables écoles se sont vu octroyer le droit de décerner des diplômes d'ingénieurs. Parmi toutes ces écoles qui délivrent un diplôme certaines ne forment que des techniciens très spécialisés qui n'ont pas l'obligation d'être nantis d'une préalable culture générale. Car il semble bien que la définition exprimée par M. Romier devrait être complétée ainsi : « et pourvu d'une solide culture générale ». A notre avis la dite culture serait aussi bien d'ordre scientifique que littéraire, et nous pensons en écrivant ce dernier terme au rôle social dont nous avons si souvent parlé et qui doit constituer aujourd'hui une part importante de l'activité de l'ingénieur.

Ceci dit, il apparaît que la première chose à faire serait de reconsidérer la question des écoles habilitées à décerner des diplômes d'ingénieurs. Le champ du recrutement de l'Ordre serait ainsi déjà sérieusement restreint puisque, bien entendu, il ne recevrait que des détenteurs de titres reconnus. Est-ce à dire que cette correction suffirait ? Nous ne le pensons pas, car de même que l'Ordre des Avocats ne comprend pas tous les licenciés ou docteurs en droit, mais bien seulement ceux qui exercent le métier d'avocat, de même l'Ordre des Ingénieurs ne devrait accepter que ceux qui exercent le métier. Nous en arrivons là à la nécessité de préciser dans quelles limites s'exerce ce métier. Poser la question c'est faire apparaître la difficulté de la réponse à donner, tant il y a de fonctions différentes réservées à des ingénieurs dans les différentes industries et leurs compartiments : construction, études, administration et même commercial. Nous craignons que la classification à faire ne soit par trop arbitraire.

D'autres considérations s'imposent enfin puisque la question est en définitive de savoir s'il est opportun de créer un Ordre des Ingénieurs. Il faut considérer que dans les ordres déjà existants tous les membres exercent pour leur compte et sous leur responsabilité personnelle la profession considérée. Il sera loin d'en être ainsi si l'on envisage le cas des ingénieurs. Le plus grand nombre d'entre eux, et même les plus notables, ne répondraient pas à cette condition. Pour leurs manquements à l'honneur, à la discipline ; pour leur incapacité ils dépendront toujours et avant tout de leurs employeurs qui savent bien prendre quand il le faut, les sanctions nécessaires. N'y aurait-il donc accès dans l'Ordre que pour des ingénieurs-patrons responsables ? On ne manquera pas alors de faire remarquer que beaucoup de ceux-ci n'exercent d'ailleurs plus l'art de l'ingénieur, tel que nous l'a fait entrevoir M. Romier.

Alors il semble bien que l'Ordre des Ingénieurs devra finalement se scinder en deux ou trois parties pour grouper des ingénieurs tels que les Ingénieurs-Conseils ou les Ingénieurs-Experts, auxquels il serait possible d'octroyer un monopole en échange d'une réglementation plus sévère. On ne manquera d'ailleurs pas de faire remarquer que les disciplines à imposer aux futurs membres de l'Ordre des Ingénieurs ne seraient autres que celles que nos Associations exigent déjà de leurs membres puisque un article des statuts prévoit toujours l'exclusion pour manquements à l'honneur. Si l'on veut absolument créer cet Ordre, il faut donc définir les fonctions exercées qui y donneront accès aux titulaires de diplômes déterminés, stipuler leurs devoirs et fixer les avantages accordés.

Le titre d'Ingénieur sera alors **mieux considéré** et son détenteur **mieux rémunéré**. Voilà ce qu'il faut donner aux ingénieurs comme contre-partie des qualités techniques et morales que l'on exige d'eux.

P.S. — Il y aurait lieu d'envisager le cas des autodidactes, mais dans une réglementation très stricte qui ne soit pas génératrice d'abus car ils ne sont pas si nombreux ceux qui ont acquis ultérieurement cette culture générale qui leur manquait au début de leur carrière.

Chronique de la mode à l'E. C. L. :

Parlons de la voiture électrique

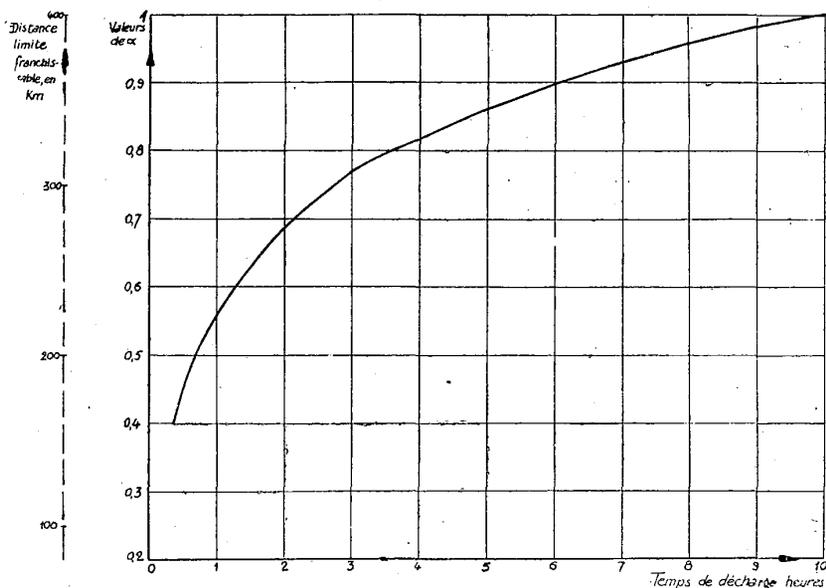
A l'heure actuelle, on entend beaucoup parler de la traction des véhicules par l'électricité. Il est intéressant de se rendre compte des possibilités de la voiture légère à accumulateurs.

On peut admettre que la dépense d'énergie nécessaire au déplacement d'une telle voiture, en terrain plat, est de l'ordre de 75 w-h, par tonne-poids et par kilomètre.

L'accumulateur au plomb, qui reste le plus employé, est celui qui permet d'emmagasiner le plus grand nombre de w-h par kilogramme-poids.

Un élément d'accumulateur au plomb peut fournir 30 w-h par kg-p au régime de décharge de 10 heures, et $30 \times \alpha$ w-h par kg-p à des régimes de décharge de moins de 10 heures.

La courbe de la figure 1 représente les valeurs approchées du coefficient α en fonction du temps de décharge.



Courbe (1)
 ——— Variation du coefficient α en fonction du temps de décharge.
 ——— Variation de la distance limite franchissable en fonction du temps de décharge.

Le poids de batterie P_B nécessaire pour faire parcourir un kilomètre à une tonne-poids, pour un régime déterminé de décharge est

$$\frac{75}{30 \times \alpha} = \frac{2,5}{\alpha} \text{ kg-p}$$

où

$$P_B = \frac{2,5 \times 10^{-3}}{\alpha} \text{ tonnes-poids}$$

La durée de décharge, qui fixe la valeur du coefficient α dépend du temps mis pour parcourir ce kilomètre.

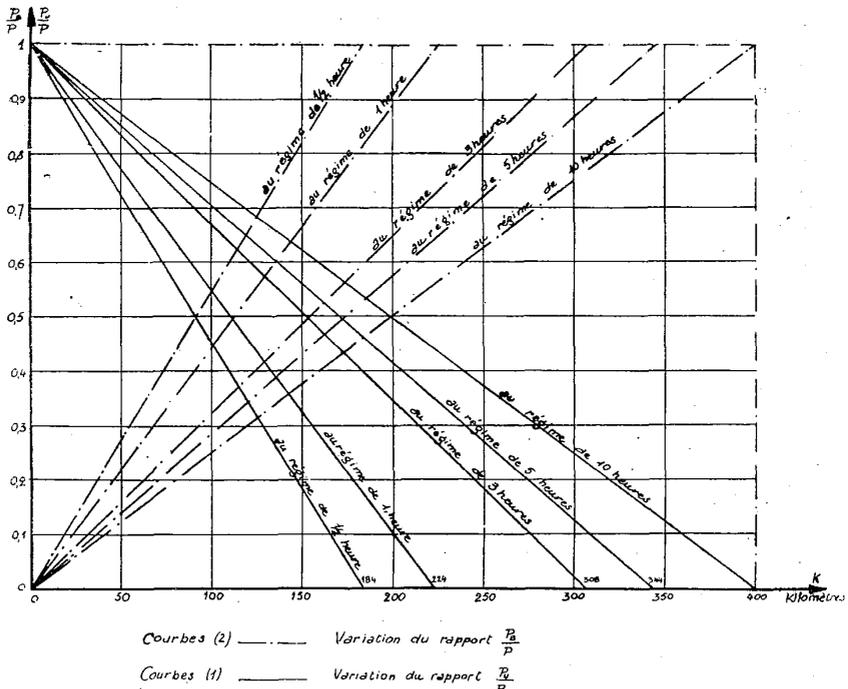
Si on désigne par P , en tonnes-poids, le poids total du véhicule étudié, le poids de batterie P_B nécessaire pour un parcours de K kilomètres, est

$$P_B = \frac{2,5 \times 10^{-3}}{\alpha} \times P \times K \text{ tonnes-poids}$$

d'où

$$\frac{P_B}{P} = \frac{2,5 \times 10^{-3}}{\alpha} \times K \quad (1)$$

Les droites (2) de la figure 2 représentent la variation du rapport $\frac{P_B}{P}$ en fonction du nombre de kilomètres parcourus, pour différentes valeurs du coefficient α .



Le poids total P du véhicule se compose du poids P_B de la batterie et du poids P_u . Le poids P_u comprend le poids propre de la voiture (châssis, moteur, carrosserie, accessoires) et celui de la charge réellement utile (passagers et bagages).

$$P = P_u + P_B$$

En fonction de P_u , les relations précédentes deviennent

$$P_u = P - P_B = P \left(1 - \frac{2,5 \times 10^{-3}}{\alpha} \times K \right) \text{ tonnes-poids}$$

et

$$\frac{P_u}{P} = 1 - \frac{2,5 \times 10^{-3}}{\alpha} \times K \quad (2)$$

Les droites (1) de la figure 2 représentent la variation du rapport $\frac{P_u}{P}$ en fonction du nombre de kilomètres parcourus pour différentes valeurs du coefficient α .

Le rapport $\frac{P_u}{P}$ ne pouvant avoir que des valeurs non nulles, on constate l'existence d'une distance limite.

$$K = \frac{\alpha}{2,5 \times 10^{-3}} = 400 \times \alpha \quad \text{kilomètres}$$

Cette distance est la distance maxima idéale que pourrait parcourir — sans recharge — le seul poids de la batterie, en raison de l'énergie qui y est disponible, admettant même que le poids du véhicule porteur (châssis, roues, moteur, etc...) soit exactement nul $\left(\frac{P_B}{P} = 1\right)$. C'est donc bien là une distance limite qu'on ne peut même espérer atteindre car les calculs qui précèdent admettent que le parcours se fait à vitesse constante et en plat.

Sur les courbes de la figure 2, on a remarqué la valeur de cette distance limite pour les différentes valeurs du régime de décharge. Remarquons que la courbe (fig. 1) des valeurs de α , représente, à un changement d'échelle près, les valeurs de la distance franchissable limite, pour les différents régimes de décharge de la batterie.

Examinons ce qui se passe au démarrage. L'énergie W en w-h, nécessaire pour faire passer le véhicule (de poids P tonnes) de la vitesse zéro, à la vitesse v mètres par seconde, est

$$W = \frac{1}{2} \times \frac{P \times 10^3}{g} \times v^2 \times \frac{g}{3600} \quad \text{w-h}$$

L'énergie demandée W_e à la batterie pour cet accroissement de vitesse sera

$$W_e = \frac{W}{\alpha} \quad \text{w-h}$$

Nous admettons que le démarrage se fasse à accélération constante et ne dure que quelques secondes.

La durée de la décharge sera petite et l'intensité du courant demandé, grande. Le calcul suivant permet d'avoir une idée approximative de la valeur correspondante du coefficient α .

F_{10} étant la force de traction (en kg-p) nécessaire au déplacement du véhicule à vitesse constante, l'énergie en kg-m, dépensée en 10 heures, pour parcourir la distance maxima K kilomètres sera

$$F_{10} \times k \times 10^3 = 30 \times P_B \times 10^3 \times \frac{3600}{g} \quad \text{kg-m}$$

d'où

$$F_{10} = \frac{108 \times P_B \times 10^3}{g \times K} \quad \text{kg-p}$$

L'énergie, en kg-m, dépensée pendant le démarrage sera, en exprimant v en mètres par seconde, γ en mètres par seconde \times seconde, F_d en kg-p, et P en tonnes-poids :

$$\frac{1}{2} \times \frac{P \times 10^3}{g} v^2 = F_d \times \frac{1}{2} \gamma^2 \quad \text{kg-m}$$

Ancienne Maison LIMOUSIN & DESCOURS

Société Anonyme Capital : 9.000.000 francs

SIÈGE SOCIAL : 11, Cours de Verdun

Téléphone : FRANKLIN 56-61 et la suite

R. C. LYON B. 1694



CHARBONS POUR L'INDUSTRIE
ET FOYERS DOMESTIQUES

Charbons de bois et grains spéciaux pour gazogènes

HUILES MINÉRALES DE GRAISSAGE

Henri DESCOURS, E. C. L. 1920

Président-Directeur général

E. C. L.

*Faites transformer vos Camions
et Camionnettes par des SPÉCIALISTES*

... du Gaz de Ville

... des GAZOGÈNES

Le

GARAGE DE SÈZE

Directeurs : AILLOUD et MONESTIER

E. C. L. 1921

Concessionnaire : **SIMCA**

Spécialiste : **CITROËN**

LYON ~ 34, rue de Sèze ~ LYON

d'où

$$F_d = \frac{1}{2} \times \frac{P \times 10^3}{g} \times \frac{2 v^2}{\gamma t^2} = \frac{P \times v^2 \times 10^3}{g \gamma t^2} \text{ kg-p}$$

or

$$\gamma = \frac{1}{t} \times \frac{1}{2} v$$

Par suite

$$F_d = 2 \times \frac{P \times v \times 10^3}{g t} \text{ kg-p}$$

Une valeur approchée du coefficient α sera donnée par le rapport de F_{10} et F_d

$$\alpha = \frac{P_{10}}{F_d} = \frac{108 P_B}{g K} \times \frac{g \times t \times 10^3}{2 P \times v \times 10^3} = \frac{108}{K} \times \frac{P_B}{P} \times \frac{t}{2 v}$$

Prenons un exemple numérique :

Soit une voiture légère pesant, sans batterie, 450 kg-p et capable de transporter deux personnes (soit 150 kg-p).

$$P_u = 0,45 + 0,15 = 0,6 \text{ tonne-poids.}$$

Le poids de la batterie est

$$P_B = 0,2 \text{ tonne-poids}$$

on a

$$P = P_u + P_B = 0,6 + 0,2 = 0,8 \text{ tonne-poids}$$

La distance maxima franchissable est

$$K = \frac{P_B}{P} \times \frac{\alpha}{2,5 \times 10^{-3}} \text{ kilomètres}$$

soit

$$K = 100 \alpha$$

On peut donc faire :

ou 100 kilomètres, en 10 heures, à la vitesse de 10 kilomètres à l'heure,

ou $100 \times 0,77 = 77$ kilomètres, en 3 heures, à la vitesse de 25 kilomètres à l'heure, par exemple.

La dépense d'énergie nécessaire pour atteindre la vitesse de 10 mètres par seconde, est :

$$W = \frac{1}{2} \times \frac{0,8 \times 10^3}{g} \times 10^2 \times \frac{g}{3600} \approx 11 \text{ w-h.}$$

La valeur du coefficient α correspondant à la durée du démarrage que nous prendrons égale à 15 secondes est de l'ordre de

$$\alpha = \frac{108}{100} \times \frac{0,2}{0,8} \times \frac{15}{2 \times 10} \approx 0,2$$

La dépense d'énergie W_e demandée aux accumulateurs sera

$$W_e = \frac{W}{\alpha} = \frac{11}{0,2} = 55 \text{ w-h.}$$

Il faut donc dépenser 55 w-h pour n'en utiliser que 11, ce qui est un bien mauvais rendement et une bien mauvaise utilisation de la batterie.

Le calcul que nous venons de faire montre qu'un démarrage exige en somme une dépense d'énergie qui représente sensiblement l'énergie nécessaire pour faire parcourir un kilomètre au véhicule; et ce résultat est d'autant plus fâcheux que la voiture électrique, par suite de son faible rayon d'action semble devoir être réservée à la circulation en ville, qui nécessite précisé-

ment des démarrages fréquents, or, chaque démarrage (75 mètres parcourus) coûte 1 kilomètre (1.000 mètres à parcourir).

De cette rapide étude, nous pouvons tirer les conclusions suivantes :

1° — Quand on veut diminuer la durée d'un parcours donné, pour une voiture donnée, il faut accroître le poids de la batterie. La charge utile diminue rapidement.

2° — Quand on veut accroître la vitesse d'une voiture donnée, équipée d'une batterie donnée, on diminue la distance franchissable possible : distance franchissable possible = $K \alpha$ en km-s.

3 — Quand on veut atteindre, avec une voiture donnée, la distance franchissable possible, $K \alpha$, il faut utiliser une puissance aussi constante que possible, éviter les pointes de courant (démarrages, accélérations). L'emploi d'une boîte de vitesses apparaît comme avantageuse.

DEVIC (1939) — MILLON (1938)

Ingénieurs E.C.L.

d'après P. L.

Etabl^{ts} GELAS et GAILLARD
(Ing^{rs} E. C. L.)
68, cours Lafayette, LYON

Tél.M. 14-32

CHAUFFAGE
CUISINE
SANITAIRE
FUMISTERIE
VENTILATION
CLIMATISATION

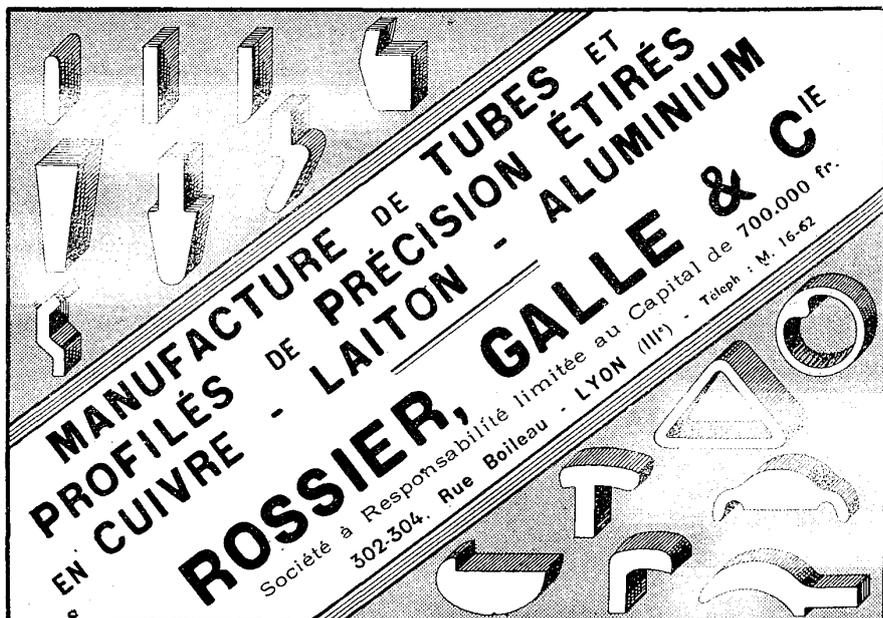
SEULS
FABRICANTS
DU POËLE LEAU

Maison fondée en 1860

MANUFACTURE DE TUBES ET
PROFILÉS DE PRÉCISION ÉTIRÉS
EN CUIVRE - LAITON - ALUMINIUM

ROSSIER, GALLE & C^{IE}

Société à Responsabilité limitée au Capital de 700.000 Fr.
302-304. Rue Boileau - LYON (III^e) - Téléph : M. 16-62



PROCHAINES VISITES D'USINES

Samedi 3 mai, Ecole Centrale Lyonnaise. Visite des laboratoires. Rendez-vous, rue Chevreul, 16, à 14 h. 30.

Samedi 17 mai, visite des Etablissements Grammont.

L'intérêt présenté par la présentation de la fabrication à la chaîne des Lampes Fotos oblige à faire cette visite dans la matinée, cette fabrication, tributaire du gaz, étant arrêtée l'après-midi.

Egalement au programme, visite de la fabrication des lampes d'émission de T.S.F.

Rendez-vous samedi 17 mai, à 9 h. 30, aux Usines Grammont, 160, route d'Heyrieux.

Visite de l'Usine Omnium et Lallement

Le samedi 5 avril : ROUSSEAU, AUDRAS (1934), CHAMBOURNIER (1920) et CLARET (1903) ont visité l'atelier d'équipement à l'acétylène de notre camarade LALLEMENT (1926) des Etablissements Omnium et Lallement.

Le Président CESTIER, empêché, s'est fait excuser auprès de LALLEMENT. Un camarade, arrivé un peu en avance, est reparti sans attendre.

Si on ne considère que le nombre des participants, on en déduira que ces visites intéressent peu les E.C.L. En fait, un concours de circonstances malheureuses a fait qu'à la réunion mensuelle du 3, nos camarades n'ont pas porté grande attention à l'annonce de cette visite faite par le Président CESTIER qui a ajouté : « Technica » que vous recevrez demain vous donnera toutes précisions à son sujet », or, « Technica » n'a paru que le 7 avril, deux jours après la visite.

LALLEMENT nous a fait un rapide exposé des avantages et des inconvénients que présente l'emploi du gaz acétylène comme carburant. Ce serait mésestimer ses qualités que de supposer qu'il ne nous a pas convaincu que les avantages l'emportaient sur les inconvénients auxquels il est d'ailleurs facile de remédier de diverses façons (eau, alcool, excès d'air, etc...).

Après une rapide énumération des différents principes de générateurs de gaz acétylène (bouteilles, générateurs à chute de carbure dans l'eau, à chute d'eau sur le carbure ou à contact d'eau), il nous a décrit en détail l'équipement ACETYLO, sa construction du type à chute d'eau sur le carbure, la pompe à essence, lorsqu'elle existe, étant utilisée pour injecter l'eau dans le générateur, ce qui entraîne l'automatisme de l'alimentation en eau, ce type de pompe ne débitant plus lorsque la pression atteint 300 à 400 grammes.

LALLEMENT nous a présenté ensuite la fabrication des différents organes de cet équipement : générateurs, décanteurs, filtres, mélanges, clapets de sécurité, etc...

En résumé visite très intéressante, peut-être d'autant plus intéressante que le petit nombre de participants a permis d'en suivre tous les détails. Nous renouvelons à LALLEMENT nos remerciements et nos félicitations. Le matin même, sous le contrôle du bureau « Veritas », son dispositif ACETYLO avait subi avec succès la dernière série des épreuves d'agrément imposées par le Ministère. Nous en sommes d'autant plus heureux que, à ce que nous a dit LALLEMENT, d'autres E.C.L. ont collaboré à la création de l'équipement ACETYLO, notamment GANEVAL (1911) et SAINT-GENIS (1927).

PETIT CARNET E. C. L.

NOS JOIES

Mariages

CREUSOT (1912) nous fait part du mariage de sa fille Jacqueline avec M. Jacques LOISEAU. La bénédiction nuptiale leur a été donnée en l'église de la Rédemption le 15 mars.

Paul BARNIER (1928) nous fait part de son mariage avec Mlle Georgette VIAL, la bénédiction nuptiale leur a été donnée en la chapelle de Saveuil, à Fontaines (Isère), le 17 avril 1941.

Toutes nos félicitations et vœux de bonheur pour les jeunes époux.

Naissances

Monique, Noëlle et Hélène BELAT (1931) nous font part de la naissance de leur petite sœur Marguerite-Marie.

LAFFAY (1928) de son fils Jacques-Yvon, frère de Raymond et Paul.

ALOY (1927) de son fils Bernard.

Jacqueline et Françoise DUTEL (1921) nous annoncent la naissance de leur petit frère Jean-Marie.

Nous adressons aux parents nos sincères félicitations et formons des vœux de santé et de prospérité pour les enfants.

NOS PEINES

Décès

L'Association a été douloureusement éprouvée par la mort de plusieurs de ses membres et notamment de notre doyen :

WILLERMOZ (1874) ;

PINET (1886) ;

AILLOD (1905) ;

LEONARD (1905) ;

RUELLE (1925), mort pour la France.

Nous partageons le deuil de toutes ces familles Ecelistes douloureusement frappées et leur adressons, avec nos condoléances émuës, l'assurance de nos sentiments de profonde sympathie.

De plus, notre excellent camarade CHAMUSSY (1912), conseiller de l'Association a été douloureusement frappé dans ses affections les plus chères par le décès de sa mère. Nous prions notre camarade CHAMUSSY de trouver ici l'expression de nos sincères condoléances et de notre plus cordiale sympathie.

CHANGEMENTS D'ADRESSES

1896 NURY Eugène, ingénieur à Roybon (Isère).

1897 DUBOUT Francis, 48, rue Breteuil, Marseille.

1911 PAYANT André, 1, cours Joseph-Thierry, Marseille.

1928 LAFFAY Abel, ingénieur à Ugine (Savoie).

1929 ANCELET Maurice, 20 bis, rue Voltaire, Bourg (Ain).

1938 BONNEVILLE (de) Régis, 9, quai Ledru-Rollin, Montluçon (Allier).

1920A FAURE Joseph, rue des Trois-Rois, Lyon.

LISTE DES CAMARADES FAISANT PARTIE DES JEUNES PROMOTIONS

Promotion 1939.

AUDRAS Joseph, 4, cours de Verdun, Lyon.
DEVIC Pierre, 24, rue du Plat, Lyon.
EXPERTON Pierre, Rives (Isère).
FOND Paul, 127, route de Vaulx, Villeurbanne.
GUICHARD Denis, 10, quai Jean-Jacques-Rousseau, La Mulatière (Rhône).
JULLIEN DE POMMEROL Antoine, 41, rue Sainte-Hélène, Lyon.
LAFFAIGNE Albert, 4, boulevard Jules-Favre, Lyon.
MORGULEFF Georges, rue Dellevaux, Champagne-au-Mont-d'Or (Rhône).
ROSAZ Albert, 25, avenue Félix-Faure, Saint-Etienne.
SEYTRE Roger, 153, grande rue de Monplaisir, Lyon.
TARDY Georges, 8, quai Général-Sarraill, Lyon.

Promotion 1940.

BOUCHER Gilbert, 114, rue Francis-de-Pressensé, Villeurbanne.
LESPINASSE Victor, 117, grande rue de Monplaisir, Lyon.
MELET René, 16, quai de la Bibliothèque, Lyon.
RAVINET Georges, 14, rue Gentil, Lyon.

PRISONNIERS

Quelques familles (trop rares d'ailleurs) et quelques-uns de nos camarades prisonniers nous ayant envoyé des étiquettes spéciales, exigées sur les colis par les autorités allemandes, nous avons pu faire quelques envois. Mais en raison du petit nombre d'étiquettes allouées encore faut-il que chaque envoi soit suffisamment important. C'est dire que le prix de revient est assez élevé et cela d'autant plus que devant les difficultés que nous éprouvons à nous approvisionner, nous sommes maintenant dans l'obligation de nous adresser pour la confection et l'expédition de ces colis à un organisme jouissant de certains avantages mais qui a des frais auxquels nous devons bien entendu participer.

Pour cette raison de renchérissement nous faisons à nouveau appel à la générosité de nos camarades. Il y en a encore trop qui n'ont pas répondu à nos appels. Or nous estimons qu'il est indispensable pour la cohésion et la prospérité future de notre Association que nos infortunés prisonniers puissent, plus tard, être des témoins indiscutés de la solidarité des E. C. L.

Nos camarades ont répondu avec générosité en faveur du « Colis aux Prisonniers », mais aux difficultés antérieures s'ajoute pratiquement l'impossibilité de nous procurer des fournitures pour composer ces colis : pain, saucisson, chocolat, conserves, tabac, etc...

Nous demandons avec insistance à ceux qui peuvent faciliter cet approvisionnement, soit directement, soit indirectement, de se faire connaître.

CAISSE DE SECOURS

Nous avons reçu ce mois-ci pour la Caisse de Secours les dons ci-après :

- 1924 ARGAUD, 100 francs.
- Anonyme, 115 francs.
- 1920 DUCRET, 100 francs.

Nos plus vifs remerciements aux camarades connus et inconnu.

Nouvelles adresses reçues.

Lieutenant LAMY Bernard (promotion 1922), n° 1.945-F. Oflag III-C. — Lieutenant MANDIER Pierre (promotion 1926), n° 992. Oflag III-C. — Commandant de SALINS Christophe (promotion 1912), n° 711. Oflag X-B. — Capitaine LANTELME Joseph (promotion 1924), n° 5.244. Oflag XXI-B, 6^e compagnie.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Réunion du 7 Avril 1941

Le Président nous fait part de la mort au Champ d'Honneur de notre Camarade RUELLE, de la promotion 1925, et de la pieuse initiative prise par la promotion 1935 de faire célébrer, le samedi 26 avril, à 10 heures, en l'église Saint-Michel, un service religieux à la mémoire de FRANTZ et VERRY, tombés au Champ d'Honneur.

Le Président insiste pour que le plus grand nombre possible de camarades et de conseillers participe aux visites d'usines.

Après échange de vues, il est décidé que la publication de « Technica » d'avant-guerre sera reprise dès que possible.

L'envoi de colis aux prisonniers devient de plus en plus difficile du fait de l'impossibilité de se procurer les denrées et produits nécessaires. Il est décidé de faire appel dans « Technica » aux camarades susceptibles de faciliter ce ravitaillement. De plus, il sera fait appel éventuellement aux Amitiés Africaines pour l'envoi de colis à titre onéreux.

La séance est levée à 21 h. 45. Prochaine réunion fixée au lundi 5 mai.

R É U N I O N S

GROUPE DE LYON

La réunion du premier jeudi du mois d'avril, au Café Pauffique, a été particulièrement nombreuse et cordiale ; quand nous disons nombreuse, nous ne voulons pas dire que la majorité des E.C.L. habitant Lyon étaient présents, ce serait trop beau, et si nous parlons pourcentage le chiffre est encore faible, mais il a tendance à s'améliorer et nous voulons croire que les hésitants seront présents au rendez-vous du 2 mai.

Le Président CESTIER prit la parole pour nous convier tous aux visites d'usines et de l'Ecole Centrale prévues pour ce mois, il insista tout particulièrement sur la présentation du film « La Croisière Jaune » de l'expédition Citroën, qui sera projeté au grand amphithéâtre de l'Ecole le samedi 26 avril, à 14 h. 30, et sera commenté par M. BRUL, nous aurons aussi le plaisir d'entendre M. CORSET, qui fit partie de l'expédition comme mécanicien.

Etaient présents : CLARET (1903), CESTIER, FRECON (1905), VETU (1911), CHAINE (1912), FRIES (1913), RICHELMY (1914), ALLARD-LATOURE, CHARVIER, GAUTHIER, BOTTET, PERRET, PHILIP, LASSERRE (1920 A), COTTON (1920 B), BERTHOLON, CAILLET, DUCRET, HOUDAILLE, MONNIER, RITTAUD (1920 N), KAMM, MICHEL (1921), BLANC, BLANCHET, PERRET (1922), SŒUR (1923), CHILLIET, PERNET (1925), DEMÛRE, CONSTANCIS, LAURANÇON (1926), DUCRET (1927), BALAYE, BOIGÉ, MORET, QUENETTE (1928), PLANTE, NOBLET (1929), CHAMBOURNIER (1930), AUDRA, PLANA, ROUSSEAU, TIANO (1934), BERARD, CHARNIER (1935), BEAUJARD (1937), FOND, DEVIC, JULLIEN-DE-POMMEROL, SEYTRÉ, TARDY (1939).

* * *

Pendant le mois d'avril, nous n'avons reçu aucune communication de nos groupes régionaux. Nous sommes persuadés que ceux-ci n'en ont pas moins continué leurs activités. Ne soyez donc pas égoïstes et faites nous partager votre vie. Soyez persuadés que les communiqués sont lus avec beaucoup d'attention et tous y recherchent les noms de leurs camarades de promotion parmi ceux qui sont publiés chaque mois. Délégués, secrétaires de groupes ne nous privez donc pas de cette joie... nous en avons si peu en ce moment.

Le groupe de Mâcon nous a adressé son compte rendu le mois dernier. Mais peut-on appeler cela un compte rendu ? Une liste de noms sans commentaires... c'est un peu maigre ! Nous la publions néanmoins, car, par le nombre des assistants, nous en déduisons que ce groupe est très vivant.

GROUPE DE MACON

Réunion du 8 janvier.

Etaient présents : PELLISSIER (1908), MORGNIÉUX (1920), BOULAS (1923), BELLEMIN (1924), PIFFAUT (1925), COLIN (1928).

Excusé : DUMAS (1927).

Réunion du 5 février.

Etaient présents : GRANDJEAN (1906), PELLISSIER (1908), MORGNIÉUX (1920), BOULAS (1923), BELLEMIN (1923), DELAIGUE (1925), PIFFAUT (1925), COLIN (1928).

Excusé : BIOT (1934).

Réunion du 5 mars.

Etaient présents : GRANDJEAN (1906), PELLISSIER (1908), MORGNIÉUX (1920), BOULAS (1923), BELLEMIN (1924), BOLLAND (1924), DUMAS (1927), COLIN (1928).

R. CACHARD (1920 B).



Raoul ESCUDIER

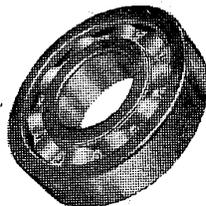
Administrateur

**AGENCE GÉNÉRALE POUR LE SUD DE LA FRANCE
ET L'AFRIQUE DU NORD**

39 bis, rue de Marseille — LYON

Téléphone : PARMENTIER 05-34 (2 lignes)

— Télégrammes : ROULESSERO-LYON —



CHAUDRONNERIE EN CUIVRE ET TOLE

Métaux Inoxydables — Aluminium

L. FORIEL FILS

79, Rue Bellecombe

LYON

L. 41 - 27

Tuyauteries acier, cuivre — Installation d'usines
Appareils pour Distillation, Produits Chimiques
Teinture, Double-Fonds et Malaxeurs divers
CHAUDIÈRES FIELD Neuves et d'Occasion - Tubes, Grilles

Etabl^{ts} DESAUTEL Frères

E. DESAUTEL (E.C.L. 1926) — A. ARGAUD (E.C.L. 1924)

89, rue Pierre-Cornelle, 89 — LYON

MATÉRIEL DE PROTECTION

contre l'incendie, le Vol et les Accidents

Extincteurs tous modèles, toutes capacités, à main, sur roues et automatiques ♦ **Ignifugation des bois et étoffes** ♦ **Fumigènes contre les feux de cheminées** ♦ **Grenades** ♦ **Seaux** — **Pompes** ♦ **Postes d'incendie** ♦ **Moto-pompes** ♦ **Tuyaux toile** ♦ **Dévidoirs** ♦ **Robinetterie** **Echelles** ♦ **Matériel d'éclairage** ♦ **Matériel de sauvetage** ♦ **Protection contre les chutes dans le vide** ♦ **Descenseurs pour l'évacuation des immeubles en cas d'incendie, etc., etc.**

ENTRETIEN ET VÉRIFICATION PÉRIODIQUE DE TOUTES INSTALLATIONS EN SERVICE

SERVICE PLACEMENT

- 799 — On demande Ingénieur au courant charpente et chaudronnerie pour étudier installation nouvelle, surveiller construction et mise en route.
- 800 — On demande Ingénieur capable pour étudier construction petit moteur électrique de 25/120 watts.
- 801 — On demande jeune Ingénieur-dessinateur pour construction bâtiment.
- 802 — Emplois possibles au Service des Chantiers Ruraux pour Ingénieurs chômeurs ayant fait un peu de travaux publics ou de comptabilité.
- 803 — On demande un chef d'atelier d'exploitation pour l'entretien et la réparation de véhicules électriques.
- 804 — On recherche un chef d'équipe technicien ayant la pratique de la forge pour diriger un atelier de 40 ouvriers.
- 805 — On recherche un chef de fabrication ayant la pratique des ateliers d'emboutissage et d'outillage.
- 806 — On demande jeune technicien pour organiser et surveiller la mise en place de machines.
- 807 — On demande Ingénieur, 35 ans environ, très au courant, pour atelier de constructions mécaniques.
- 808 — On demande Ingénieur pour service d'entretien d'une usine de fabrications chimiques.
- 809 — Atelier de constructions mécaniques (machines-outils de précision) recherche dessinateurs d'études expérimenté.
- 810 — Importante Société recherche pour travaux de construction de barrages, tunnels, etc., des Ingénieurs expérimentés : surveillants ou chefs de travaux.
- 811 — Atelier de construction de matériel de concassage, criblage et manutention recherche Ingénieurs-dessinateurs d'études expérimentés.

OFFRES DE SITUATION

Vingt demandes de situation contre vingt-trois le mois dernier. Avec de la patience et du courage, tous nos camarades doivent pouvoir se placer. Evidemment, cela dépend souvent de leurs capacités.

Nous tenons à féliciter deux d'entre eux qui n'ont pas hésité, pour faire vivre leur famille, à accepter, l'un une place de manœuvre spécialisé machines-outils, l'autre de simple manœuvre dans une papeterie. Heureusement que, sans trop tarder, nous avons pu leur procurer des situations d'ingénieurs dont ils sont satisfaits. Nous sommes convaincus que la preuve de courage qu'ils ont ainsi donnée a été prise en grande considération par leurs actuels patrons.

Toujours quelques négligents qui ne nous tiennent pas au courant de leurs pourparlers, et parfois ne répondent même pas aux lettres. Ils comptent probablement pour se placer, beaucoup plus sur eux-mêmes que sur notre Service, nous ne leur en faisons pas grief, au contraire, nous aimons ceux qui ont de l'initiative, mais en s'adressant à nous ils ont pris un engagement moral, nous regrettons de constater qu'ils ne le tiennent pas. Il y en a encore qui n'ont pas compris.

PROCHAINES RÉUNIONS

GROUPE DE LYON

Restaurant Paufigue, 6, rue de la Barre, salle au 1^{er}. — Réunion à 20 h. 30 :

Vendredi 2 Mai

GROUPE DE MARSEILLE

Brasserie Charley, 20, bd Garibaldi, salle du sous-sol. — Réunion à 18 h. 30 :

Mardi 6 Mai

GROUPE DE GRENOBLE

Café des Deux Mondes, place Grenette, Grenoble. — Réunion à 19 heures :

Mercredi 14 Mai

GROUPE DE SAINT-ÉTIENNE

Café de la Paix, 1, place de l'Hôtel-de-Ville, St-Etienne. — Réunion à 20 h. 15 :

Samedi 17 Mai

GROUPE DROME-ARDÈCHE

Hôtel Saint-Jacques, Faubourg Saint-Jacques, Valence. — Réunion à 12 heures :

Samedi 10 Mai

GROUPE CÔTE-D'AZUR

Café de Lyon, 33, avenue de la Victoire, Nice. — Réunion à 16 heures :

Samedi 17 Mai

GROUPE DE MACON

Brasserie des Champs-Élysées, place de la Barre. — Réunion à 20 h. 45 :

Mercredi 14 Mai

