



# NOTRE ÉCOLE

Association Loi 1901

notre.ecole06@free.fr  
<http://notre-ecole06.fr>

Bulletin N° 80

« Les Pins » A1 Les Semboules  
990 Bd G. Apollinaire  
06600 ANTIBES  
Tel : 04 93 74 00 81  
06 87 21 31 31

## Le mot du Président.

Le covid a tout bouleversé, réussi à faire perdre le moral à quantité de personnes, mis à mal beaucoup de choses et même, dans les moments les plus difficiles, incité à imaginer un monde sans lendemains. Heureusement, les choses se sont améliorées avec les vaccins qui nous ont rassurés et protégés, et qui nous laissent espérer un avenir plus serein. Notre École, comme toutes les associations, a été contrainte de mettre en sommeil toutes ses activités, tous les beaux projets annoncés ont été annulés, ou au mieux reportés. Avec l'amélioration de la situation, nous avons essayé de nous remettre en route en vous proposant 2 sorties de la journée qui ont été accueillies avec beaucoup de plaisir, plus de 50 personnes chaque fois. Cela nous a fait chaud au cœur. Pour la reprise des conférences, nous avons programmé "Les Remparts d'Antibes" par Mme Michèle Froissard. La Salle des Associations faisait plaisir à voir, avec une assistance aussi importante et chaleureuse qu'avant la pandémie. Cela nous a rassurés, nous qui nous donnons beaucoup de mal pour que "Notre École" réponde à vos attentes. Notre Assemblée Générale, habituellement programmée en début d'année, n'a pas pu se faire. Si la situation sanitaire continue de s'améliorer, nous espérons la prévoir le samedi 27 novembre, une date qui ne permettra pas, hélas, la dégustation de la galette des rois, mais le fait de nous retrouver fera grand plaisir à beaucoup de personnes. Comme nous croyons à des jours meilleurs, nous avons déjà mis sur pieds un riche programme pour 2022, avec conférences, sorties, voyages. Nous aimerions qu'une équipe de personnes de bonne volonté, des bénévoles, vienne réellement nous seconder. " C'est bien ce que vous faites ! " Mais impliquez-vous pour nous aider ! Je compte sur vous et d'avance, je vous dis merci.



## Le Commandant Raynal et Quiqui.

Le commandant Sylvain Eugène Raynal, est né à Bordeaux le 6 mars 1867.

Au début de la grande guerre, il a été blessé à trois reprises : en septembre 1914 lors de la bataille de la Marne, en novembre de la même année au nord d'Amiens et à l'automne 1915 en Champagne. Il en conservera un handicap à la jambe qui l'obligera à marcher avec une canne.

Les officiers qui ne peuvent plus conduire de régiments servant sur les champs de batailles sont affectés au commandement de forts. Le commandant Raynal est volontaire pour servir à Verdun où l'Allemagne vient de déclencher sa grande offensive. Il commandera donc le fort de Vaux et ses 600 hommes, au cœur de la bataille.

Dans la nuit du 31 mai 1916, quelques hommes, des sapeurs du génie, sont envoyés pour chercher du matériel. Seuls deux d'entre eux reviendront, les autres auront été tués et le matériel détruit. L'un des sapeurs tient dans ses bras un chien : un jeune cocker mâtiné d'épagneul. Le commandant raconte : " Mon premier mouvement est de l'envoyer à tous les diables; c'est une bouche à nourrir, une bouche inutile et je suis tenu d'y regarder de près. " Le sapeur devine : " Je vous en prie, mon commandant, laissez-le moi; il n'est pas gourmand, il sait se contenter de peu et je le nourrirai avec ma ration. Il n'est pas bavard non plus : il a été dressé à se taire; quant à la propreté, il n'y a pas un enfant aussi bien élevé que lui. Avec ça, il a des petits talents de société... Et enfin quoi !... C'est un enfant de troupe. Il est né en mars à Verdun : il va avoir trois mois de service ! "

Tu m'en diras tant ! Je suis vaincu. Je le caresse. Il me lèche la main pour me remercier, à sa façon, de l'accueillir dans ma petite garnison. " Comment t'appelles-tu ? " C'est le sapeur qui répond : " Marquis, mon commandant, à cause de sa mère qui s'appelait Princesse et qui est morte en nous laissant cet orphelin. Morte comme un vrai poilu, au champ d'honneur ! Alors, vous comprenez, on n'a pas hésité à l'adopter, l'orphelin... Maintenant, pour ce qui est de son nom, et au cas où Marquis vous offenserait, nous l'avons abrégé, nous en avons fait " Quiqui ". En entendant son nom, Quiqui se dresse sur ses pattes de derrière et salue du devant. " Quiqui, par Q - U - I , mon commandant; pas de " K ". Ah non, alors ! C'est une lettre boche, le K, et là-dessus, Quiqui ne veut rien savoir ! "

Il n'est plus question de renvoyer pareil poilu. Je lui tends la main comme à un homme : " Amis, Quiqui, et à la vie, à la mort, n'est-ce pas ? "

Brave Quiqui, il a été l'unique joie d'un enfer dont il a partagé toutes les souffrances et tous les dangers.

L'attaque du fort de Vaux débute le 7 mars au matin par une avalanche de feu pendant plus de huit heures. Cette bataille durera jusqu'au 6 juin. Ne pouvant en venir à bout, les Allemands envoient des gaz dans le fort le 4 juin. L'air devient irrespirable pour les hommes, malgré les masques. Mais pas de masque pour Quiqui, que son maître protège comme il peut en lui recouvrant la tête d'une cagoule. La situation est intenable, aussi, le commandant envoie son dernier pigeon voyageur, " Vaillant ", avec ce message : "Nous tenons toujours, mais subissons une attaque par les gaz. Il y a urgence à nous dégager. Ceci est mon dernier pigeon. "

Intoxiqué par les gaz, Vaillant, qui avait échappé aux tirs allemands, meurt à son arrivée à la citadelle de Verdun, sa mission accomplie.

Les hommes sont épuisés. Ils n'ont pas mangé depuis plusieurs jours, mais ils souffrent surtout de la soif. Ils en arrivent à lécher l'humidité des murs et à boire leur urine. De plus, il règne une chaleur épouvantable, l'air est saturé de vapeurs de chlore, d'odeurs d'excréments et de cadavres.

Le 7 juin au matin, le fort est contraint de se rendre.

A la sortie du fort, le Commandant Raynal, sale, mal rasé, souffrant de la soif comme ses hommes, est accueilli par un officier dans un uniforme impeccable, les bottes aux éperons d'argent bien cirées. Il claque des talons et dit " Herr Major, est-ce à vous ça ? "

Ça, c'est Quiqui. Quiqui n'est pas mort. Il a tenu lui aussi et a résisté aux gaz. Il est là, entre son maître et moi. J'hésite un instant, mais mon regard rencontre celui du sapeur qui devine ce qui attend Quiqui si je me désintéresse de son chien et je réponds : " Oui, il est à moi ! "

Et c'est ainsi que Quiqui suivra le commandant Raynal durant toute sa captivité. Il deviendra l'attraction de tous les baraquements, gâté par les prisonniers de toutes nationalités.

Le commandant du camp a bien signalé à plusieurs reprises au Commandant Raynal que son chien était accepté par faveur spéciale du Kronprinz, mais qu'il devait le garder auprès de lui... Seulement, Quiqui n'était pas du genre à obéir à un Allemand, fût-il directeur d'un camp de prisonniers.

Pierre Adnet.

## **Le premier permis de conduire, un long parcours cahoteux.**

Replongeons-nous plus d'un siècle en arrière dans l'histoire d'Antibes à l'aide des guides annuaires, ces recueils remis annuellement à jour. Ils nous apprennent que notre cité recensait 10947 habitants en 1901 et à la page des maisons recommandées concernant les cycles, motocycles et automobiles on trouve Le Grand Garage Central sis Place Macé (Place De Gaulle) géré par F. Coing-Boyat mécanicien constructeur et celui d'Emile Garnier, Route Nationale, côté de Cannes qui, en plus des compétences habituelles des garagistes proposait des conduites et leçons pour pouvoir se déplacer à bord d'un véhicule en toute sécurité... ou presque ! A cette époque, nous sommes très loin de toutes les contraintes imposées aujourd'hui par le Code de la Route. Il faut se reporter au 16 août 1889 pour trouver trace du premier examen de conduite passé avec succès par Léon Serpollet sur un tricycle de sa conception, et à 1891 pour y découvrir sa première autorisation de circuler à 16 km/heure. L'élément féminin ne sera pas en reste. La Duchesse d'Uzès sera la première femme à obtenir le certificat de capacité à la conduite en mai 1898, mais aussi la première à être pénalisée pour excès de vitesse supérieur aux 20 km/heure autorisés au Bois de Boulogne en juillet de la même année. L'ordonnance du 14 août 1893 prise par le Préfet Lépine imposera la nécessité d'obtenir un certificat de capacité pour circuler dans le périmètre de la Préfecture de Police de Paris, examen réservé uniquement aux candidats de plus de 21 ans de sexe masculin. Les critères imposés précisait qu'il fallait savoir démarrer, se diriger, s'arrêter et avoir quelques notions de dépannage, avec vitesse limitée à 20 km/heure en rase campagne et 12 km/heure en agglomération. Cela se passait il y a 128 ans et on comptait alors 1700 véhicules en France. Avant la première guerre mondiale, on avait songé un temps à abolir le certificat de capacité mais l'accroissement de la circulation automobile et le nombre d'accidents ont conduit les autorités concernées à un contrôle plus rigoureux de l'aptitude physique et technique des conducteurs. Le 27 mai 1921 sera publié le premier Code de la Route sous l'impulsion du Ministre des Travaux Publics. Nul ne pourra conduire un véhicule automobile s'il n'est détenteur d'un certificat de capacité délivré par le préfet du département de sa résidence sur avis favorable du service des mines. Cela conduira à l'instauration du premier permis de conduire en 1922 délivré aux candidats âgés d'au moins 18 ans et, en 1923 ,à l'introduction de différentes catégories de permis.

En avril 1927 sera décidée une mesure importante pour assurer la sécurité des usagers de la route, la suspension provisoire possible du permis de conduire avant décision judiciaire et en 1928 l'annulation ou la suspension pour infraction au Code de la Route. Au fil du temps, toute une série d'aménagements seront faits avant d'en arriver au permis actuel : création de 6 catégories de permis de conduire en 1954. La mise en place du permis à points demandera 15 ans de gestation, mis en application en 1992 et pas réellement opérationnel avant 2002, réforme de l'accès au permis de conduire en 2009 et mise en conformité de la réglementation française avec le droit européen en 2013. Quelques informations puisées dans l'Indicateur Commercial et Touristique d'Antibes de 1947-1949 ne manqueront pas de vous surprendre. Dans ces années, on comptait 2 auto-écoles à Antibes : l'auto-école Pierre, place des Autobus avec conduite sur voitures modernes Peugeot 202, Fiat et leçons de perfectionnement sur toutes voitures et l'auto-école Paul Henriot dont le siège était au Macé-Bar qui « enseigne avec courtoisie et patience à bien conduire sur voitures Citroën à double commande » Maison créée en 1927. Beaucoup d'Antibois d'un certain âge ont encore en mémoire ces voitures à double commande : doubles pédales et double volant. Cela laisse rêveur aujourd'hui ! Que de mutations au fil du temps mais notre modernisme deviendra un jour désuet et regardé avec curiosité, supplanté par quantité d'inventions et de réalisations nouvelles.

René Pettiti.

Sources : guide annuaire du Littoral d'Antibes, Biot, Vallauris et documents Wikipédia.





## La météorite de Caille.

L'adage bien connu prétend que « les voyages forment la jeunesse » et il s'avère qu'il est bien vrai. Ils peuvent, en effet, nous apporter beaucoup de connaissances, accroître notre culture, développer notre personnalité, en somme participer à un développement riche

et harmonieux de chacun d'entre nous. Beaucoup pensent que ces voyages doivent être obligatoirement lointains pour parvenir à ce but. Si certaines découvertes ne peuvent se faire que fort loin de notre cadre de vie habituel, beaucoup sont à la portée de chacun de nous, parfois tout près de notre domicile. C'est la constatation que j'ai faite récemment lors d'une sortie en bordure du massif de l'Audibergue à proximité de la station de sports d'hiver d'Andon à Caille. Là, j'ai découvert une curiosité dont le village est très fier et qui est mise en valeur par un texte documentaire et une reproduction grandeur nature de la curiosité : la météorite de Caille. Les météorites sont des pierres tombées du ciel. La plupart ont été formées dans le tout début de notre système solaire d'où l'intérêt de leur étude pour leur connaissance.

La météorite de Caille composée essentiellement de fer et de nickel est issue de la ceinture d'astéroïdes qui gravite entre Mars et Jupiter. Elle pèse 625 Kg, c'est la plus grosse météorite découverte en France, entrée probablement dans notre atmosphère au milieu du XVIIème siècle et tombée sur la montagne de l'Audibergue, sommet proche de Caille. Découverte vers 1650-1700 par un berger, son maître la fit traîner par 4 bœufs jusque dans la plaine où elle fut abandonnée. Un maréchal-ferrant, la jugeant peut-être utile pour son travail, la fit transporter à Caille. Il en dégagea une partie pour forger une paire de fers pour mulets, mais le résultat ne fut pas celui escompté et le trésor tombé du ciel n'eut pas l'emploi espéré. Il servit pendant fort longtemps de banc jusqu'en 1828 où l'Académie des Sciences de Paris ayant conscience de son importance la réclama et conclut un échange avec la Municipalité contre l'installation d'une horloge sur le clocher du village. La météorite de Caille reste à ce jour une de ses pièces majeures par sa taille hors du commun. En 2007, la commune de Caille prenant conscience de l'importance de cette météorite pour l'attrait touristique qu'elle pourrait susciter en a fait réaliser un moulage en résine exposé dans une vitrine avec toutes les explications pour apporter la lumière sur cette pièce unique.

Vous savez maintenant ce qu'il vous reste à faire pour la découvrir et cela vaut le déplacement.

René PETTITI.

### Dernière minute.



7 Septembre 2021 - Des scientifiques du réseau Vigieciel Fripon ont confirmé hier la présence d'un météore, dimanche soir dans le ciel breton, après de nombreux témoignages évoquant "une lumière comme en plein jour" suivie d'une déflagration. Le phénomène a été enregistré dans la nuit de dimanche à 23h47.

## GEOCACHING, qu'es aco ?

Le Géocaching est une chasse au trésor nouvelle génération qui se pratique en famille, entre amis en solo ou en groupe.

**Origine** : Ce loisir (parfois addictif) est né en mai 2000 aux États-Unis avec l'ouverture au public de la technologie du GPS (Global Positioning System) dont, jusqu'alors, la précision n'était approximativement que d'une centaine de mètres. Le 2 mai 2000, un ordre fut donné à tous les satellites en orbites autour de la terre d'être plus précis et les usagers purent profiter pleinement de leur GPS. Dès le 3 mai, **Dave Ulmer**, informaticien, voulut tester la nouvelle précision des récepteurs GPS. L'idée lui vint de cacher une cible qu'il faudrait retrouver. La première "cache" fut dissimulée dans une forêt de l'Oregon, dont il nota soigneusement les coordonnées dont les utilisateurs de GPS furent informés par un réseau de discussion. En trois jours, 2 internautes découvrirent l'objet. Puis plusieurs passionnés suivirent la semaine suivante. Le Géocaching était né.

Par la suite, un groupe de géocacheurs décida de créer un site internet dédié à cette activité ([www.geocaching.com](http://www.geocaching.com)).

**Matériel nécessaire** : - un ordinateur avec accès internet pour se rendre sur le site (inscription gratuite, informations, caches ...)

- un récepteur GPS ou un smartphone (pour localiser la cache).
- un équipement de randonnée pour les sorties sur le terrain.
- d'autres accessoires qui peuvent être utiles (crayon/stylo, lampe de poche, carnet de notes ... , sans oublier l'inévitable couteau suisse).

**Recherche des caches** : Avant de partir en chasse, bien préparer la mission. Rendez-vous sur le site. Si vous n'êtes pas inscrit, créez votre pseudo pour vous identifier. Pour débiter, cliquez sur jouer et recherchez les caches à proximité. Cliquez ensuite sur chaque petite boîte pour afficher les détails précis sur la cache choisie (taille, coordonnées GPS, indices, ...) Vous êtes prêts à partir sur le terrain.

**La cache est trouvée** : Ça y est ! Vous y êtes. Vous avez découvert la boîte. Avec discrétion, ouvrez-la. Vous devez y trouver le logbook (petit registre pour signer son passage (pseudo, date, commentaire...))

Si vous voulez découvrir avec un géocacheur chevronné, contactez l'association Notre École. On vous mettra en relation.

## Il est où le bonheur ?

Voici quelques citations en parfaite adéquation avec les problèmes d'aujourd'hui et le monde qui nous entoure. Pourraient-elles inciter à plus de réflexion et de sagesse ?

" Ce qui éclaire l'existence, c'est l'espérance. " (Jean d'Ormesson)

" Vivre sans espoir, c'est cesser de vivre. " (Fiodor Dostoïevski)

Les deux citations suivantes mériteraient d'être prises en compte et mises en application par les parents pour voir la jeunesse d'aujourd'hui devenir ce que nous en attendons.

" Les parents sont la semence de l'enfant et la terre dans laquelle il pousse. "  
(Martin Gray)

" Le monde de demain est l'éducation d'aujourd'hui. " (Télévision)

Ce que nous constatons chaque jour, hélas :

" Rien de plus inutile que de vouloir prouver quelque chose aux imbéciles. "  
(Milan Kundera)

Alors comme le dit André Gide : " Suivez votre pente, pourvu que ce soit en montant. "

N'oubliez pas : " Il est où le bonheur ", cher à notre association. Essayez d'en suivre les pistes pour le trouver et votre existence en sera meilleure.

Comme le dit Charles Trenet : " Il faut garder quelque sourire pour se moquer des jours sans joie. "

Alors, faisons tout pour aller de l'avant, en espérant toujours des jours meilleurs.

