



Publication semestrielle

155 Avenue de Grande-Bretagne  
31053 TOULOUSE CÉDEX  
Tél. - (61) 49.11.71 - Télex : ATE-TLSE 531464 F

N° ISSN 0396 - 8723  
N° 7 Juillet 1979



Notre numéro 6, de Décembre 1978, contenait entre autres encarts, imprimé sur papier bleu, un questionnaire que nous vous demandions de bien vouloir renseigner afin que nous puissions, à la Rédaction de l'Autan, nous faire une idée de l'opinion que les lecteurs se faisaient de notre publication.

Je pensais qu'il me serait possible, dans le numéro de Juillet 1979, de vous dire ce que souhaitaient nos "abonnés" dans leur ensemble et surtout ce qu'ils pensaient d'un périodique qui, bien que modeste, ne se fait pas tout seul et que nous voudrions rendre le plus intéressant possible pour chacun d'entre vous.

Je ne vous dirai pas aujourd'hui combien de réponses nous avons obtenues : sachez seulement que, si elles sont de qualité, elles sont trop peu nombreuses pour que nous ayons une idée exacte des orientations nouvelles qu'il faudrait donner à ce bulletin pour qu'il soit mieux accueilli.

C'est pourquoi, au nom de toute la Rédaction, je lancerai un nouvel appel en faveur du renvoi dudit questionnaire dûment renseigné ; il n'est jamais trop tard pour bien faire, alors faites-le ! Envoyez-nous vos critiques, vos conseils, vos suggestions, etc...

Tout cela sera bienvenu car notre ambition se borne à servir et, seuls les intéressés peuvent, en masse, nous dire tous les services qu'ils attendent de nous et que nous sommes disposés à leur offrir.

A vos plumes !... Nous en reparlerons en Décembre.

M. CATHALA

## PARACHUTÉ

chez

## LES PARACHUTISTES



Passer du domaine aéronautique au domaine aéroporté ne constitue pas, à proprement parler, un changement d'orientation profond dans une carrière. Les deux activités sont à priori proches cousines et ceci ménage une bonne transition... bien que les pilotes n'aient généralement pas, et on les comprend, sauter en parachute !

Mon premier contact avec le Centre Aéroporté, je le dois à la lecture de l'Autan. De même qu'un quotidien local aide à mieux appréhender la vie d'une région et l'état d'esprit de ses habitants, c'est grâce à ses photos et à ses articles, écrits d'ailleurs avec beaucoup de verve, que j'ai pu faire connaissance avec ce sympathique Établissement.

Le second contact fut plus rude, car mon expérience parachutiste se résume à un saut, effectué dans le cadre de travaux pratiques terminant un cycle de conférences, —saut réalisé à partir d'un Dragon (dont un exemple est fort bien décrit dans un article du numéro 1 de l'Autan), évoluant à 800 mètres (pour éviter le vertige), et dans lequel vous devez successivement enjamber la porte, marcher sur l'aile basse (heureusement), vous retourner puis... *alea jacta est...* !— contact plus rude donc, pour comprendre ce qu'on essaie de vous expliquer en termes précis mais ô combien ésotériques : il était question de PD9, de LTCO11, de PT14, d'EL15 et autre AM15, sans parler évidemment des BT13 ou des AA28 !

J'ai dû ressembler à Champollion lorsque, aidé par quelques âmes compatissantes, je me suis attaché à décrypter ces sigles barbares qui émaillent les conversations quotidiennes et que les spécialistes s'ingénient à utiliser avec un malin plaisir ; (ils n'ont rien à envier finalement aux informaticiens... et aux autres).

Suite au verso



Suite de l'article :

"PARACHUTÉ chez les PARACHUTISTES"

Ma première stupeur passée et après une nécessaire mise au courant, j'ai essayé de comprendre les raisons de la relative lenteur avec laquelle débouchent les études de matériels aéroportés, et l'importance des moyens à mettre en œuvre pour les conduire.

L'activité du CAP, bien que très spécifique, fait pourtant largement appel à des disciplines techniques aujourd'hui à peu près maîtrisées telles que mécanique, textile ou électronique. Je pense plutôt qu'il faut rechercher les causes de cette lenteur au niveau de la nature même de l'activité.

Le combattant parachutiste n'est pas un "parachutiste" au sens sportif du terme. Le parachute ne constitue pour lui qu'un moyen voire un accessoire (indispensable certes), qu'il utilise lors d'une phase transitoire, en général de courte durée, et dont il devra se défaire le plus rapidement possible dès qu'il aura touché le sol. Cet accessoire vital doit être sûr et fiable, car il s'agit non de sauver un homme, mais bien de conserver l'intégrité d'un combattant ; la nuance est importante.

Un raisonnement semblable au plan des matériels aboutirait aux mêmes conclusions.

Une contrainte, d'ordre administratif, complique singulièrement la tâche du CAP. Son activité se situe à la frontière des domaines aéronautique et terrestre. Chacun d'eux possédant son organisation, ses méthodes et ses règles particulières, la tentation est grande de sombrer, si l'on n'y prend pas garde, dans un cycle procédurier aux multiples arabesques. Les hommes sont heureusement autoadaptatifs !

Il est également très difficile de simuler, en soufflerie par exemple, le comportement d'un parachute. Les lois de similitude sont mal connues (et c'est un euphémisme), et puis, les problèmes des aéroportés paraissent tellement marginaux dans leur volume et par la population concernée, qu'ils intéressent finalement peu de monde ; surtout lorsque celui-ci se préoccupe de questions de rentabilité. Alors, il faut avoir recours à des essais réels, c'est-à-dire en vol, avec tous les impédiments liés à l'utilisation de l'avion, ses contraintes météorologiques, et les limitations du parachutage qui s'y ajoutent, la nécessité d'embarquer en un point différent du point de largage, lui-même différent du point de conditionnement, entraînant une multiplicité de moyens humains et matériels...

Faut-il pour cela renoncer ? Non, bien sûr, car connaître ses contraintes et ses limitations, en faire l'analyse pour les comprendre, c'est déjà résoudre une partie des difficultés et le CAP me paraît parfaitement capable d'y parvenir. Pour ce faire, il doit se mobiliser. La récente réorganisation n'est qu'un premier pas ; chacun, à son niveau, doit reconsidérer son plan de charge, classer les affaires dont il est responsable en fonction de leur importance, de leur volume et de leur antériorité.

Je suis prêt pour ma part à vous y aider, faisant mienne cette parole du Maréchal Liautey : "Etre chef, ce n'est pas un but, c'est un moyen - un moyen d'aider d'autres hommes".

J. MAURY  
Sous-Directeur

# PERSPECTIVES POUR L'AÉROMOBILITÉ

par le colonel Bruno CHAIX

Avec l'aimable autorisation du Colonel CHAIX,\* l'AUTAN reproduit dans ses colonnes cet excellent article "Perspectives pour l'Aéromobilité" qui, entre autres mérites, a celui de dépasser les problèmes du moment et de se projeter sur l'avenir pour esquisser les besoins de l'an 2000.

Par les possibilités qu'il offre, l'hélicoptère a ouvert réellement ce domaine nouveau de l'aéromobilité —improprement employé à une certaine époque pour désigner les aéroportés et la livraison par air— qui donne son vrai sens à l'utilisation de la 3ème dimension par les forces terrestres.

Faut-il penser pour cela que les hélicoptères remplaceront demain les aéroportés ? A long terme, peut-être ; surtout quand apparaîtront les convertibles futurs, qui allieront les qualités de l'hélicoptère et celles de l'avion, avec des performances de charge, de distance et de vitesse appropriées. Pour le moment, pour les mêmes raisons que celles exposées par le Colonel CHAIX, il est très probable que l'hélicoptère et le parachute cohabiteront encore à la fin de ce siècle.

Les études en cours, notamment les travaux relatifs au largage à très faible hauteur, montrent à l'évidence que les possibilités de l'aérolargage ne sont pas encore totalement explorées. De même, les équipements en service, qui font l'objet de commandes de renouvellement périodiques, restent perfectibles à divers égards, principalement aux plans de leur fiabilité, de l'accroissement de leurs performances et de la réduction de leurs coûts.

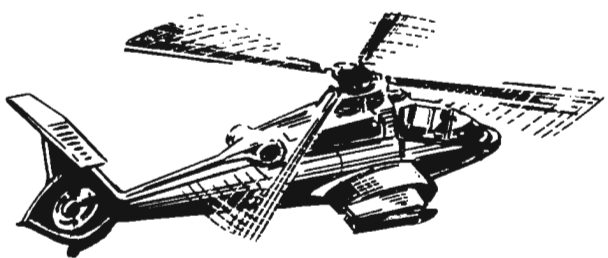
Quoi qu'il en soit, il est clair que le Centre Aéroporté, essentiellement orienté pour satisfaire les besoins des aéroportés, mais particulièrement expérimenté dans ce créneau de l'utilisation de la 3ème dimension au profit de toutes armes, se doit de rester vigilant du double point de vue des technologies nouvelles et des besoins prévisibles.

L'article du Colonel CHAIX est donc à cet égard un excellent sujet de réflexion en même temps qu'une motivation à maintenir et même développer nos compétences pour préparer l'avenir.

J. GOURSOLLE

\* Entré à Saint-Cyr en 1951, le Colonel B. CHAIX a servi dans diverses unités de l'arme blindée cavalerie et aux Troupes Aéroportées. Chef du bureau emploi de la 11ème division parachutiste de 1972 à 1975, il a commandé de 1975 à 1977 le 5ème Régiment de Dragons. Il sert actuellement au bureau études de l'État-Major de l'Armée de Terre, où il est chargé des questions "Aéroportés" et "Alat".

Depuis une vingtaine d'années, on remet périodiquement en cause le concept d'aéromobilité qui est l'emploi, au sein des unités de l'armée de terre, de moyens utilisant l'espace aérien proche du sol. Il est vrai que près de 5000 hélicoptères ont été perdus au Viêt-Nam et que les armes sol-air ont initialement dressé des barrages quasi-impénétrables lors de la guerre du Kippour. Pourtant dans le monde, le nombre d'hélicoptères militaires et celui des unités aéromobiles sont en croissance continue. C'est qu'en fait, malgré son manque de protection et ses limitations (météo, nuit, autonomie) se traduisant finalement par un manque de permanence, l'hélicoptère est presque le véhicule idéal et une remarquable plate-forme d'observation ou de tir de missile.



**HÉLICOPTÈRE ANTICHAR :**  
Exemple : SNIAS - MBB

Qu'en sera-t-il dans une vingtaine d'années ? Quels seront alors les moyens aéromobiles et leurs possibilités ? Quelle place tiendront-ils dans nos forces terrestres ?

Une réponse paraît possible car près de dix ans s'écouleront entre la conception et la mise en service d'un système d'arme important ; il est donc peu probable que les matériels qui équiperont nos unités à la fin du siècle bénéficient de techniques entièrement inconnues actuellement.

#### **Les forces terrestres de l'avenir devront améliorer sans cesse leur mobilité**

La mobilité est, en effet, un élément essentiel de l'efficacité des forces et elle doit rester au niveau des autres fonctions -feux, renseignements...- qui continueront à bénéficier d'améliorations considérables. Or, les véhicules terrestres ne feront que des progrès limités dans ce domaine car ils resteront incapables de franchir rapidement certains obstacles qui pourront être multipliés par des techniques nouvelles : un peu comme l'automobiliste dont la moyenne est « cassée » par le moindre bouchon. L'aéromobilité est seule capable de se jouer des obstacles et donc de conférer aux forces terrestres futures la mobilité qui leur est nécessaire.

#### **L'hélicoptère restera le moyen aéromobile de la fin du siècle**

En effet, il est dès maintenant possible d'écarter des matériels séduisants, assez largement décrits dans les revues techniques des années 60 -char sauteur, hélice carénée, véhicule à effet de sol- qui n'atteindront pas un niveau opérationnel à l'époque considérée ou qui se sont révélés inaptes comme engin militaire de l'avant.

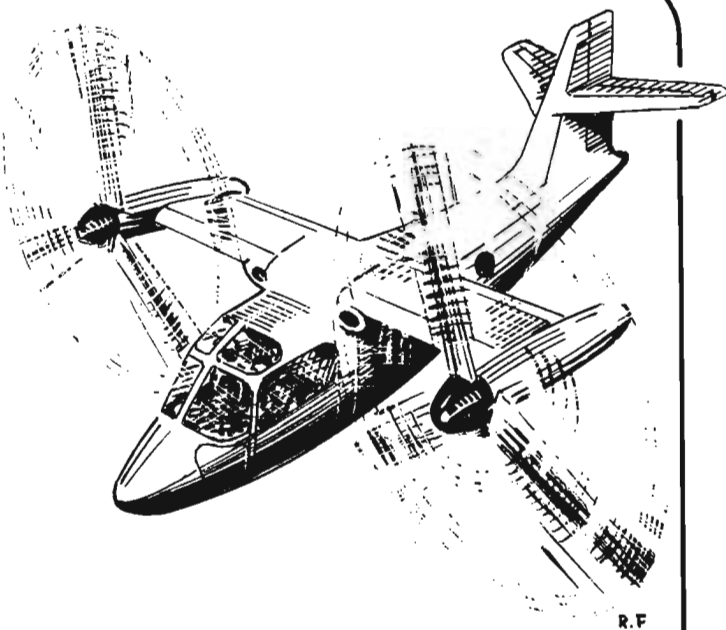
Le combiné et surtout le convertible sont des solutions plus prometteuses, mais, formules complexes, elles n'apportent par rapport à l'hélicoptère que des avantages de vitesse qui ne seront pas encore déterminants pour les emplois aéromobiles.

Ce sont donc des hélicoptères classiques qui équiperont les unités à la fin du siècle. Leurs qualités toutefois seront améliorées et leurs limitations actuelles de permanence et de protection largement réduites. Ils pourront assurer - y compris de nuit -, les diverses missions, renseignements, feux et transport et posséderont, face aux menaces du moment, une capacité de survie raisonnable.

Une optimisation des constituants actuels leur donnera des performances de mobilité supérieures portant sur l'autonomie, l'agilité et les qualités de vol plutôt que sur la vitesse.

Dans le domaine des armements, avec les missiles de 3ème génération, les hélicoptères pourront intervenir efficacement contre les chars en limitant leur temps d'exposition et même en restant masqués. En outre, des systèmes d'arme, canon, missile ou roquette leur permettront de prendre à partie les hélicoptères adverses et d'effectuer des tirs de neutralisation.

Des équipements très élaborés - système à imagerie thermique ou intensification de lumière, navigateur autonome, détecteur de câble - leur donneront la possibilité de voler au plus près du sol même par mauvaise visibilité et de nuit. Cette aptitude confèrera aux hélicoptères une permanence inconnue actuellement et sera un facteur déterminant de leur survie.



#### **CONVERTIBLE :**

Cet appareil à rotor basculant décolle comme un hélicoptère et vole comme un avion.

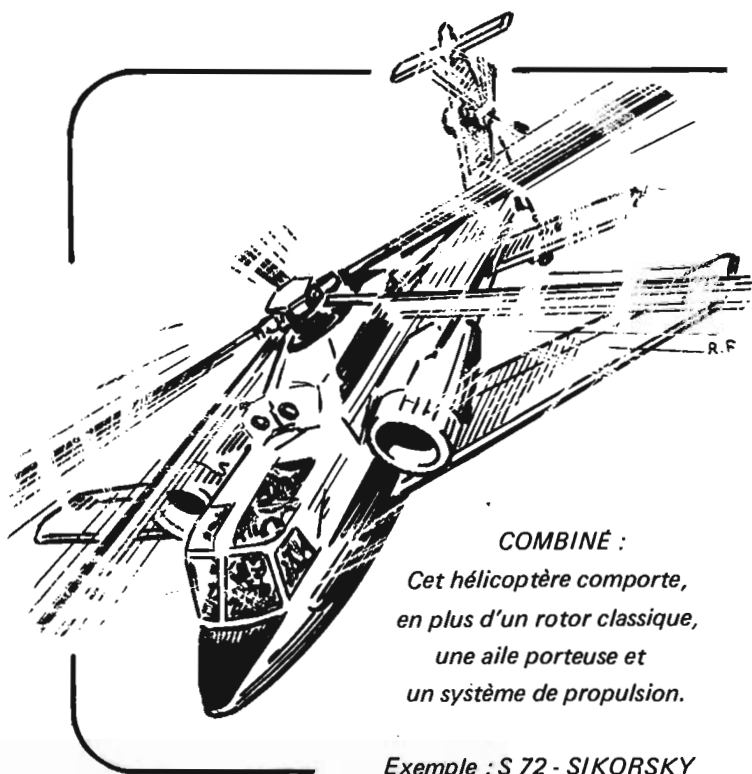
Exemple : X 910. SNIAS



## L'AÉROMOBILITÉ (suite)

Des aménagements de la cellule et divers équipements compléteront cette protection, en minimisant les possibilités de détection (affinement de la silhouette, surfaces antiréfléchissantes, réducteur thermique, mais aussi brouilleurs, leurres, détecteur d'alerte) et en limitant les effets sur l'équipage et l'appareil d'un coup au but ou d'un atterrissage forcé.

Il s'agira donc d'appareils conçus réellement pour un emploi militaire : l'hélicoptère d'attaque américain en cours de développement, l'hélicoptère antichar franco-allemand en projet sont des exemples des réalisations attendues. Des hélicoptères d'un niveau technique comparable existeront pour les missions de transport tactique et de reconnaissance. Si les coûts à l'achat et à l'entretien des hélicoptères à usage civil doivent diminuer dans l'avenir, cette éventualité est peu probable pour les matériels militaires. En effet les progrès technologiques qui aboutiront à une simplification des composants et à un allègement du soutien risquent d'être largement compensés par la multiplication des équipements de ces matériels.



**COMBINÉ :**  
*Cet hélicoptère comporte,  
en plus d'un rotor classique,  
une aile porteuse et  
un système de propulsion.*

*Exemple : S 72 - SIKORSKY*

### **Les formations aéromobiles seront encore complémentaires des formations blindées.**

Dans les forces terrestres de l'avenir, l'hélicoptère restera d'abord le véhicule indispensable pour les liaisons rapides et les transports urgents et peu pondéreux.

Mais dans un corps de bataille terrestre doté d'armes nucléaires, il ne pourra pas concurrencer le char qui demeurera l'engin principal de combat grâce à un armement polyvalent puissant, une bonne protection et une capacité d'action prolongée. Par sa mobilité, son allonge, ses feux efficaces mais fugaces, l'hélicoptère sera en revanche l'outil de l'intervention par surprise. Les formations aéromobiles seront donc complémentaires des unités blindées et pourront les éclairer, devancer, prolonger ou renforcer leurs actions : dans l'offensive, recherche de renseignements, saisie de points clés, opérations d'enveloppement visant des points faibles de l'adversaire, dans la défensive, couverture et surtout réserve mobile.

Pour les actions extérieures, caractérisée par l'urgence, les distances et la diversité des situations, l'hélicoptère sera un équipement majeur des forces d'intervention, qu'elles soient engagées à partir d'une base aéroterrestre ou d'une flotte à la mer.

### **Efficacité et chances de survie des formations aéromobiles**

Disposant d'atouts nombreux, on peut donc penser que l'hélicoptère ne se laissera pas distancer par ses adversaires - chars et armes antihélicoptères - dans la fameuse course technique entre le glaive et le bouclier.

Encore s'agira-t-il d'en tirer parti et d'engager les unités aéromobiles dans les meilleures conditions et selon des procédés tactiques qui devront être adaptés à l'ennemi du moment.

Disponibles en permanence, intervenant par surprise, au point et au moment favorables, ces formations pourront avoir un rendement remarquable et créer "l'évènement" dont peut dépendre l'issue d'une action générale.

### **Composante aéromobile française**

Nos forces terrestres restant à la fin du siècle organisées pour l'essentiel autour d'unités blindées, la composante aéromobile restera limitée à un volume assez proche du niveau actuel.

Elle pourrait comporter des unités de combat et des unités chargées des missions d'aide au commandement et de transport. Ces dernières, opérant de façon décentralisée, disposeraient d'appareils rustiques ou anciens. Les unités de combat qui sous peine de perdre toute valeur devraient être équipées d'appareils beaucoup plus élaborés, comprendraient une combinaison d'escadrilles, d'hélicoptères d'attaque (antichar, antihélicoptère, appui), d'hélicoptères de reconnaissance et d'hélicoptères de transport tactique. Des formations interarmes équipées et entraînées pour l'utilisation de la troisième dimension et pour les opérations qu'elle autorise, leur seraient étroitement associées.

En raison de leurs caractéristiques, les moyens de combat devraient être maintenus à un niveau élevé du commandement. Selon l'emploi plus ou moins centralisé envisagé alors, ces unités seraient autonomes ou pourraient être regroupées en une ou deux grandes unités, formant une puissante réserve mobile.

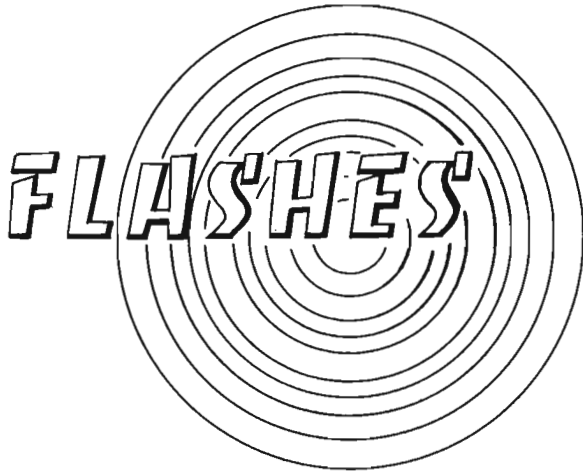
### **Faire évoluer nos tactiques...**

Dans le futur, nos forces seront confrontées à des menaces très diverses et évoluant rapidement. En complément de nos formations blindées, nos unités aéromobiles dotées d'hélicoptères dont les possibilités d'améliorations restent considérables, seront des outils bien adaptés pour y faire face. Elles constitueront l'arme de la surprise et leur efficacité dépendra essentiellement des conditions dans lesquelles elles seront engagées. Il faudra donc rechercher le niveau d'emploi optimal et les meilleures tactiques, savoir les faire évoluer en fonction des techniques et des situations.

B. CHAIX



Article publié avec les autorisations de l'auteur et du rédacteur en chef du magazine "Armées d'Aujourd'hui".



### VISITE DU CAP PAR LE GÉNÉRAL LACAZE



De gauche à droite : l'Ingénieur en Chef Goursolle, le Général Lacaze, l'Ingénieur en Chef Maury et le Lieutenant Colonel Riehl.

Le 15 Janvier 1979, le Général de Division LACAZE, Commandant la 11ème Division Parachutiste et la 44ème Division Militaire, accompagné des Généraux LEMAIRE et ROUQUETTE ainsi que du Colonel CAMUS de son État-Major, a visité le Centre Aéroporté.

A l'issue d'un exposé de l'Ingénieur en Chef GOURSOLLE, concernant les missions de l'Établissement, son organisation et ses travaux, la présentation des moyens spécifiques et des prototypes en cours de mise au point, a donné lieu à de nombreux commentaires relatifs aux nouveaux matériels et aux techniques de parachutage.

### COMMISSION EMBALLAGE

Le Mercredi 16 Mai 1979, le Groupe de travail n° 1 de la Commission d'Emballage de la DTAT s'est réuni au Centre Aéroporté, sous la présidence de Monsieur Fieuzal.

Spécialisé dans les livraisons par air de colis et de charges de natures très variées, le CAP apporte, grâce à ses connaissances en la matière, son concours pour la réalisation d'un document de base où seront regroupés tous les moyens d'essais d'emballages divers et la liste de tous les établissements capables de les réaliser.

### VISITE DE L'INGÉNIEUR GÉNÉRAL ENGERAND



Au premier plan, de gauche à droite : Messieurs les Ingénieurs en Chef Goursolle et Maury, le Général Engerand et l'Ingénieur Général Robineau.

Le 29 Mars 1979, l'Ingénieur Général de l'Armement Engerand, Directeur Technique des Armements Terrestres, est venu visiter l'Atelier de Fabrication de Toulouse et notre Centre Aéroporté.

L'Ingénieur Général Engerand, qui n'était pas revenu au CAP depuis une dizaine d'années, a visité l'ensemble de nos installations.

- largage à faible hauteur,
- largage à très faible hauteur,
- moyens de mesure et dépouillement scientifique, etc.

Il a enfin mis l'accent sur l'impérieuse nécessité qu'il y avait à rechercher une meilleure adéquation des moyens au regard des besoins et des ressources.

Il a formulé ses encouragements pour la poursuite des efforts entrepris afin d'organiser pour les années post 80 un CAP capable de produire plus et mieux avec des moyens optimisés et moins onéreux.

### VISITE AU CEAT DE TOULOUSE

Les cadres du CAP ont visité, en Janvier et Février les installations du CEAT de Toulouse :

- tunnel hydro-dynamique et chariot commandé par moteur linéaire,
- atelier d'application de contraintes sur voilures et fuselages,
- essais des pneumatiques, etc... etc...

Nous avons pu noter l'excellent accueil qui nous a été réservé et la haute compétence de l'accompagnateur, Monsieur PULDANO, qui, dès le début de la visite en commentant un film de présentation du CEAT, a rendu les retombées de cette visite particulièrement efficaces.





VISITE DU CAP PAR LE GÉNÉRAL CANNET



*De gauche à droite : le Général Cannet, le Colonel Hanrion, l'Ingénieur HC Fieuzal et l'Ingénieur en Chef Goursolle.*

Le 19 Mars 1979, le Général CANNET, Commandant l'Aviation Légère de l'Armée de Terre, accompagné du Colonel HANRION, son Chef d'État-Major, a visité notre Centre.

Ils ont été reçus par notre Directeur qui leur a présenté les travaux d'études en cours au profit de l'ALAT.

REPRISE DES LARGAGES TFH

A la suite des excellents résultats des essais de largage de charges de 3 tonnes à très faible hauteur à Istres, l'État-Major a demandé au CAP de poursuivre l'étude pour arriver à larguer, à partir du Transall, des charges pouvant atteindre 6 tonnes.

Ces essais de largage de plates-formes en solo, tandem et triplète débiteront en Novembre prochain, à Istres où se trouvent réunies toutes les conditions de sécurité de piste réclamées pour des essais de faisabilité de cette importance.

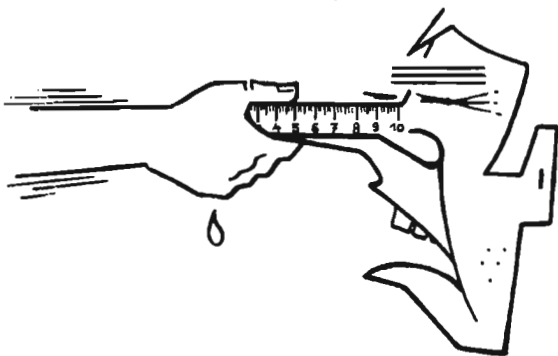


# LES MESURES

## ÉLÉMENTS DU SYSTEME PIFOMÉTRIQUE

Les systèmes de mesure passent : le CGS a vécu, le MTS n'est plus qu'un souvenir ; mais aujourd'hui, l'AFNOR consacre 3 normes à la définition des unités. Alors ! pourquoi ne pas codifier les usages universels de la "PIFOMÉTRIE" afin d'éviter les dangereux errements relevant de l'Instinct en suivant les grandes règles édictées ci-dessous :

- le Pifomètre est strictement personnel ;



### LE PIFOMETRE EST STRICTEMENT PERSONNEL

- il n'y a rien d'intéressant à tirer d'une moyenne pifométrique ;
- la multiplication d'une unité pifométrique par un nombre est souvent égale à l'unité pifométrique elle-même, par exemple :

"deux minutes d'attente" ou "trois minutes d'attente", représentent le même temps "qu'une minute d'attente".

Pour commencer notre classement des unités pifométriques, examinons donc d'abord le problème de la *mesure du temps* :

Ici les moyens traditionnels de mesure du temps : le sablier, le cadran solaire, l'horaire, l'horloge ou le calendrier se trouvent relégués au rang de décor, au profit de l'unité pifométrique classique "le bout de temps" qui se projette sur le passé et l'avenir avec son sous-multiple :

- le "petit bout de temps" et son multiple "le bon bout de temps".

"L'instant" équivaut indifféremment au bon bout de temps ou l'éternité, alors que "le bail" a une tendance formaliste qui laisse entrevoir l'existence de propriétaires.

Y'a un bail que  
que je n'ai pas  
touché ma paye

Y'a une paye que  
que vous n'avez pas  
régulé votre bail

J'allais oublier "la minute" ou "minute de coiffeur" qui est sans relation avec la fraction de temps affichée habituellement par nos horloges et qui lui est en général bien supérieure.



" MINUTE DE COIFFEUR "

Dans ces périodes estivales, il est souhaitable d'évoquer nos problèmes de *température* :

Ici, la pifométrie se confond quelque peu avec les systèmes existants, puisque l'on évoque le "Rouge Cerise" ou la "Glace Fondante".

*Par prudence, je vous rappelle qu'il ne faut jamais appliquer un pifomètre sur un corps pour en apprécier sa température.*

Dans l'estimation d'une température d'ambiance, la pifométrie développe ses plus belles unités, fortement expressives et qui se réfèrent à des valeurs ancestrales, telles

- le froid de loup - ou de canard - ou polaire ;
- une chaleur de fournaise ou tropicale.

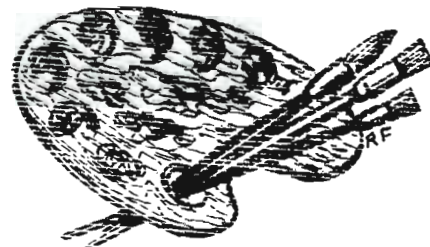
Mais si la tête vous tourne après avoir lu ces quelques lignes, n'oubliez pas que la fièvre peut être "de cheval".

Le petit "chouïa" évoqué ici sur la "Pifométrie" se poursuivra "si vous le voulez bien" dans le prochain numéro.



DEUX MINUTES D'ATTENTE





CONCOURS DU MEILLEUR OUVRIER DE FRANCE  
SELLETTE ANGLAISE ET BRIDE DE VOITURE  
RÉALISÉES PAR MONSIEUR BEDEL

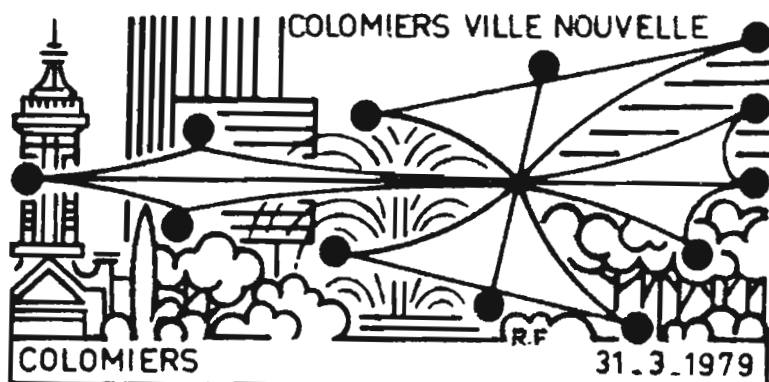


FLAMME POSTALE

Monsieur FAJEAU, qui illustre l'Autan depuis la création de ce journal et qui avait obtenu la médaille d'or "Beaux Arts" au 19ème Salon des artistes peintres indépendants du Midi, vient une fois de plus, de confirmer la valeur de son immense talent : c'est son projet de flamme postale qui a été retenu par le Jury de l'Exposition "Colomiers-Philatélie".

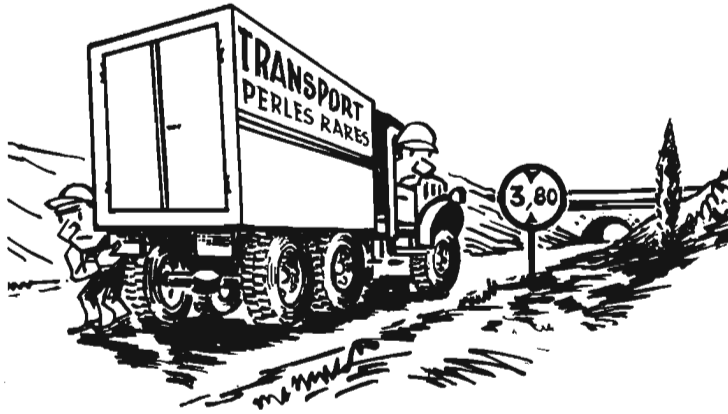


Cette flamme, représentée ci-dessous, devrait très prochainement entrer en service et accompagner l'oblitération de l'affranchissement du courrier au départ de Colomiers.





# RIENS UN PEU



Ce journal a très peu de chances de franchir la frontière qui sépare la Belgique de la France ; aussi ne doit-on avoir aucun scrupule à mettre en boîte nos charmants voisins en racontant une histoire... vraie !

Un poids lourd, énorme, long, haut et large, quitte l'autoroute pour emprunter un itinéraire secondaire qui doit lui permettre d'atteindre la localité où les deux chauffeurs doivent livrer leur marchandise.

La route est magnifique, bordée d'arbres splendides,... belles portions droites, courbes à grand rayon et tout à coup, enjambant la route, là-bas à 200 mètres, un passage supérieur pour chemin de fer...

Un panneau, bien en évidence, avertit :

**ATTENTION - Hauteur limitée à 3 mètres 80.**

Bien conscient de l'énormité du volume de son véhicule, le chauffeur s'arrête et demande à son compagnon :

- Dis-moi une fois, saurais-tu par hasard la hauteur de notre engin ?

- J'va voir, dit l'autre.

Mesure prise, il informe le chauffeur :

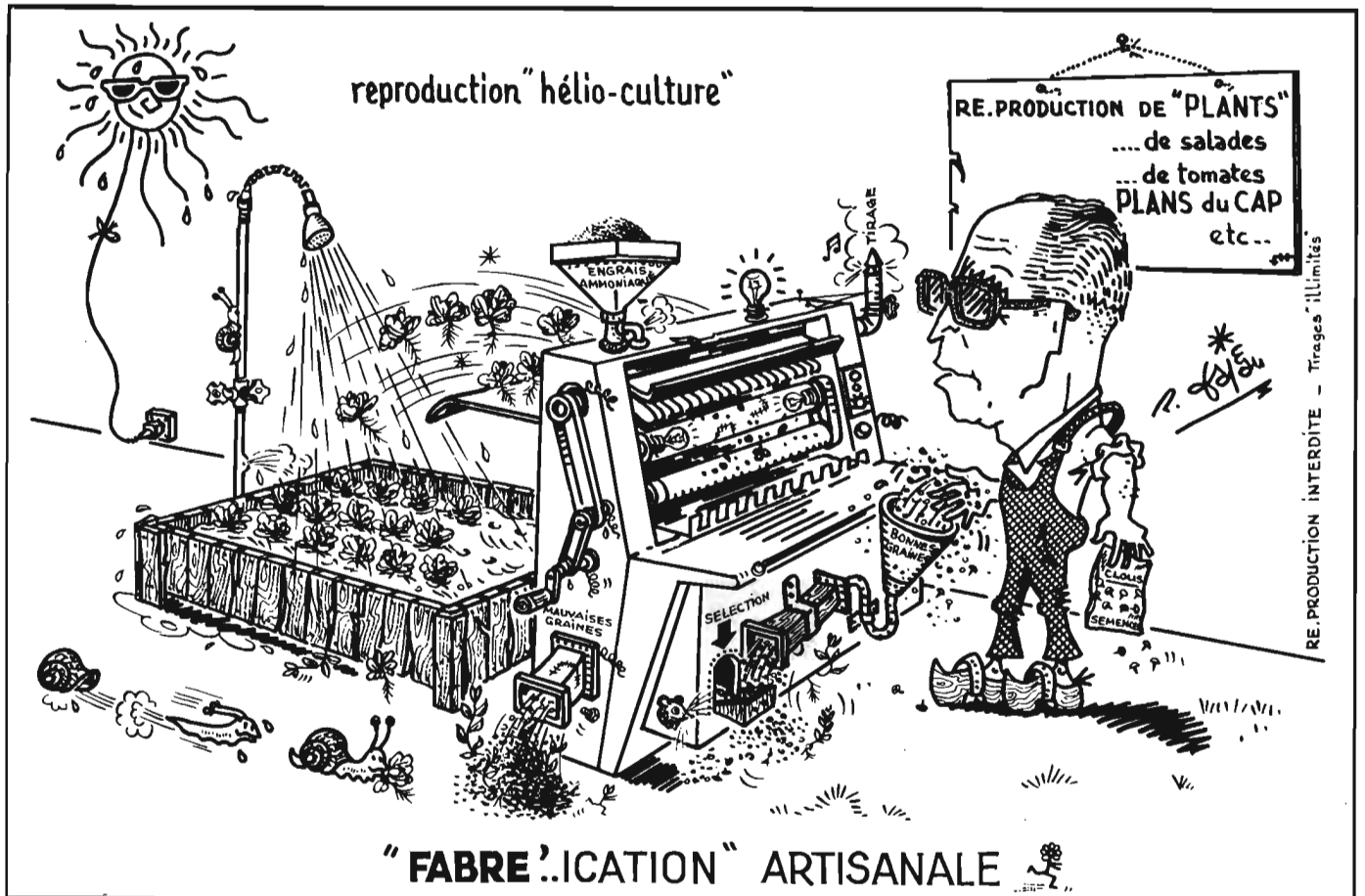
- 4 mètres 10.

- Ah zut alors, voilà qui est gênant, on ne respecte pas le panneau !

Son copain va à l'avant du camion, va à l'arrière, scrute attentivement la route dans les deux sens et dit :

- Écoute passe, on a de la chance une fois, y'a pas de gendarmes.

PV . PV .



Longue et paisible retraite à notre ami !



# Y A UN TRUC

Aujourd'hui, MATH POUR TOUS :  
Topologie appliquée :  
Retirer son gilet sans enlever son veston !



1 - Déboutonner le gilet -



2 - Passer le bras gauche dans l'emmanchure du gilet



3 - Passer le côté gauche du veston dans l'emmanchure du gilet



4 - Passer le côté droit du veston dans l'emmanchure du gilet



5 - Le gilet se retrouve sous le veston



6 - Introduire le gilet dans la manche du veston



7 - Retirer le gilet de la manche du veston

C.Q.F.D



# LA TOUR DE BABEL

Dins un valoun estrez, à l'abric de la biso,  
Oun se plaï lou coucut, ou la perdric aniso,  
Sur la cimo d'un roc que sans se despreilla,  
Anciennoment y abio, dins uno espeço d'ilo,  
Un castel que lou temps e la guerro civilo  
Oou demantibulat.

Aco es ame lous retals  
Que se soun fabricats un centenant d'oustals  
Sarrats, appoumelats lou loung de la ribiero ;  
Doublides pas le noun d'aquello fourmiliero,  
S'appello SACRADEL.

Sacradel, millo noun aco es pas un escaïs,  
Lou pople que l'habito, ane, aïo de biais.

Ainsi countou qu'un tsoun, al pople Sacradel  
Y prenguet fantasiè d'ana fa un tour al cel  
E, sens ana cerca de peiros ni de briquos  
Quillieron braboment barrico sur barrico.

La tour, a bisto d'el mountabo dins las nious.  
Mais, malhurousement, dins la bilo de Diou,  
La futaillo manquait : pas qu'uno, n'abe pas  
Et n'abe pla besoun : y réussiren pas  
Répètabo lou mairo qu'attendio, impatient la fi d'aquel traval

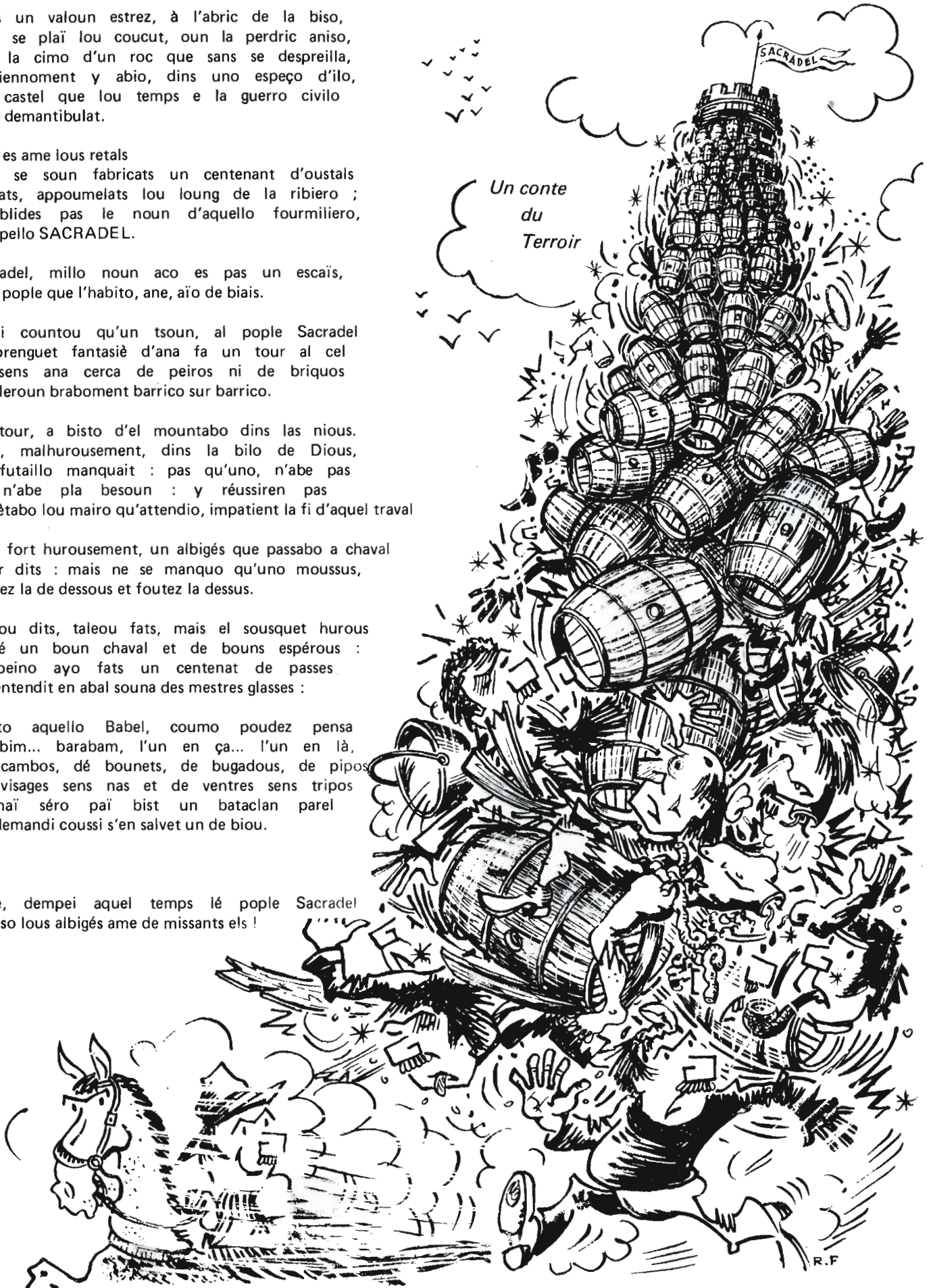
Mais fort hurousement, un albigés que passabo a chaval  
Your dits : mais ne se manquo qu'uno moussus,  
Prenez la de dessous et foutez la dessus.

Taleou dits, taleou fats, mais el sousquet hurous  
d'abé un boun chaval et de bouns espérous :  
A peino ayo fats un centenat de passes  
Qu'entendit en abal souna des mestres glasses :

Touto aquello Babel, coumo poudes pensa  
Barabim... barabam, l'un en ça... l'un en là,  
Dé cambos, dé bounets, de bugadous, de pipos  
Dé visages sens nas et de ventres sens tripes  
Tsamaï séro paï bist un bataclan parel  
Me demandi coussi s'en salvet un de biou.

...

Tabé, dempei aquel temps lé pople Sacradel  
Agatso lous albigés ame de missants els !



EMBAUCHAGE : a/c du 21.05.79 comme OS IV (emploi de photographe) :

M. LAMY J.-Pierre  
M. MARTY Eric

**TABLEAU D'AVANCEMENT :**

Au titre de l'année 1979 :  
- pour le grade d'Ingénieur en Chef :  
l'Ingénieur Principal MAURY Jacques  
- pour le grade de Chef d'Escadron :  
le Capitaine HILLEREAU Paul

Au titre de l'année 1977 (au choix) :  
- pour le grade de TCT :  
le TEF OTTAVI Georges

Inscrite sur la liste de classement par ordre de mérite pour le grade de commis :  
Mme PERRIER Nicole

**NOMINATIONS :**

- au grade d'Ingénieur en Chef :  
a/c du 01.01.79 : l'IP MAURY Jacques
- au grade d'ITEF 3ème cl. :  
a/c du 07.01.76 : M. VIGNIAL Pierre
- au grade de TCTP :  
a/c du 01.12.77 : M. JOULIA Henri
- au grade de TCT :  
a/c du 01.01.78 : M. VINCENS Claude
- au grade de TEF :  
a/c du 01.09.77 : M. CARALP René
- au grade d'AAP :  
a/c du 26.08.78 : Mme MORÉNO Josette

**PROMOTIONS OUVRIERES :**

**Examen :**

- M. RAUD Bernard G VII du 01.03.79
- M. SITTERLE Émile G VI du 01.03.79
- M. BRICE Jacques G VI du 01.03.79

**Choix :**

- M. AMADIO Ampéglio G VIII du 01.03.79
- M. GARCIA Joseph G VI du 01.03.79

Après stage de 3 mois : seront promus en Juillet a/c du 01.03.79

- M. ARMAING-ARMAING Daniel G IV du 01.03.79
- M. GUILLOTEAU André G IV du 01.03.79

**RETRAITE :**

- M. TESTAS Maurice G V du 03.01.79 (ancienneté)
- M. FABRE Jules - Agent sur contrat 1 B du 13.06.79 (ancienneté)
- M. FAVARON Guy G V du 01.07.79 (invalidité)
- Mme TARAYRE Andrée - Commis du 31.08.79 (ancienneté)
- M. ESCAICH Guy G VII du 01.08.79 (invalidité)
- M. DOMINICÉ René G VII du 01.09.79 (anticipée)

**DÉMISSION :** M. LEFEVRE Serge G V du 01.05.79

**MUTATIONS :** Mutés à la STAT a/c du 01.05.79 :

- M. CHAMBON Frédéric - Agent sur contrat 3B
- M. DANIZAN Claude OP G VI
- Mme GASPÉRI Paulette C. Ad
- M. GRATELOUP Claude OP G VII
- Mme MÉRAS Simone OS G IV
- M. MÉRIGUET Georges OP G V
- M. PRAT François OP G VII
- Mlle SOUQUE Sylvia S.D
- Mme YAOUANC Jeanine OS G III

M. COLL Francis, Scientifique du Contingent, a rejoint le CAP le 02.11.78.

# Notre CARNET

**MUTATIONS INTERNES :**

- M. BRIOT passe de ST/2 à AR a/c du 01.02.79
- Mme KANCHINE passe de AR à ST a/c du 01.02.79
- M. LLEHI René passe de ST/4 à SE a/c du 01.04.79
- M. CARALP René passe de ST/2 à SE/1 a/c du 01.05.79

**DÉCORATIONS :** Chevalier de l'Ordre National du Mérite : OC PÉDOUSSAUT Claude

Médailles du TRAVAIL a/c du 01.01.78

Médaille de vermeil :

- M. CATHALA Max, Agent s/contrat 1 B
- M. CROUZET Louis, Aide plieur G V
- M. DEFFRAUX Henri, Magasinier G IV

Médaille d'argent :

- M. ARASSE René, AET G VI
- Mme VERBEECK, Aide plieuse G V
- M. BOYER Jean, Manipulateur labo G V
- Mme MÉRAS Simone, O.S G IV
- M. DEWYNTER Pierre, Agent d'Ad. Principal
- M. ESCAICH Guy, conditionneur HQ G VII
- M. FABRE Félicien, conditionneur HQ G V
- M. FAVARON Guy, conducteur véh. G V
- M. FERNANDEZ Antoine, condition. G VI
- M. GARCIA Joseph, conducteur de véh. G V
- M. HUC Henri, conditionneur HQ G VII
- M. PARIEL Louis, bourrelier sellier G VI
- M. PRAT François, vérificateur 1ère cat G VII

Médaille de bronze :

- M. BEZ Georges, cond. engins spéciaux G V
- M. BRICE Jacques, cond. véh. G V
- M. COUPÉ Jean, agent sur contrat cat 1 A
- M. GAILLARD Robert, cond. véh. G V
- Mme TOULZE M. Antoinette aide-plieuse G V
- Mme DENIS Ida, ouvrière spécialisée G IV
- M. RAVEL Roger, ajust. mécan. HQ G VII
- Mlle ROCA Jacqueline, plieuse parach. G VI
- M. RUFAS Jean, aide plieur parachute G V
- Mlle SOULA M. Jeanne, aide plieuse par. G V

**NAISSANCES :**

- le 10.09.78 de Stéphan BRUGIDOU
- le 23.03.79 de Vanessa LACROIX

**MARIAGE :** le 30.06.79 de M. SIGUR J.-Pierre

**DÉCÈS :**

- le 01.03.79 de Mme BAUMERT Marie
- le 20.06.79 de Mme CARCENAC Marthe, mère de l'ICETA CARCENAC

A ces familles, éprouvées par des deuils cruels, nous adressons nos très sincères condoléances.

Comité de REDACTION

Max CATHALA

assisté de :

- AMADIO Joseph	- COLOMER Georgette
- BOUCHET Rolend	- DUCOFFRE Jean
- CARALP René	- FAJEAU Roland
- CAUMONT Jean	- MONFRAIX André
- CAVALLO Jean-Pierre	- TOULZE Marie-Antoinette
- CHOTEAU Jean	



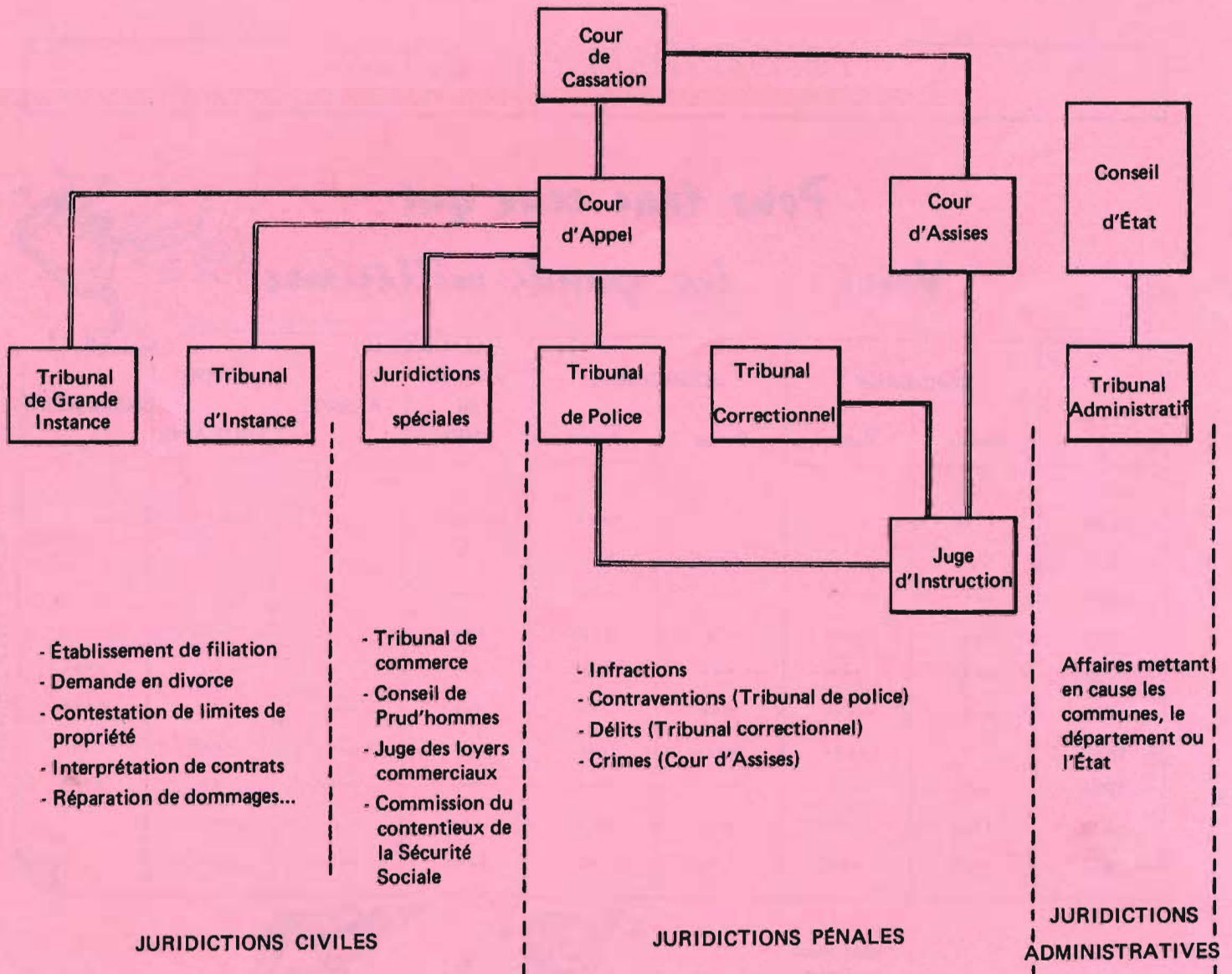
# RUBRIQUE SOCIALE



Le système judiciaire français comprend :

- la Justice pénale
  - la Justice civile
  - la Justice administrative,
- rendues par les Magistrats de l'ordre judiciaire
- rendue par les Magistrats de l'ordre administratif.

SCHÉMA DE L'ORGANISATION JUDICIAIRE



Le juge d'Instruction est saisi des affaires pénales les plus complexes.

Il dirige l'action de la Police Judiciaire.

Il peut décider du placement en détention provisoire.

Il rassemble les éléments qu'il juge utiles à la manifestation de la vérité et constitue le dossier qui sera soumis au Tribunal ou à la Cour d'Assises.

Le juge des affaires matrimoniales est spécialisé dans les problèmes touchant la famille ; garde des enfants, divorce.

Le juge des enfants préside le Tribunal qui juge les mineurs délinquants.

Il prend des mesures de sauvegarde, d'éducation, de rééducation des jeunes jusqu'à 18 ans.

Il existe, dans chaque Tribunal, un...

**MAGISTRAT CHARGÉ DES RELATIONS AVEC LE PUBLIC :** il ne vous donnera pas de conseil, c'est le rôle de l'avocat, mais il vous indiquera très précisément la marche à suivre pour faire valoir vos droits.

Le juge de l'expropriation prononce les expropriations et fixe le montant des indemnités qui s'y rapportent.

Le juge de l'application des peines intervient, après le jugement, pendant l'exécution de la peine, et même après la sortie de prison.

Le juge des référés intervient, en cas d'urgence, par une procédure très rapide.

Le juge d'instance a des attributions multiples :

- loyer,
- saisies-arrêts,
- injonction de payer,

Il organise la tutelle pour la sauvegarde des intérêts des enfants mineurs et des incapables majeurs.

*Extrait des Informations du Ministère de la Justice.*

## RENSEIGNEMENTS DIVERS

*Pour tous ceux qui . . . . .  
Voici . . . les grands millésimes*



	BORDEAUX		BOURGOGNE		VALLÉE du RHIN	ALSACE	ANJOU	CHAMPAGNE
	Rouge	Blanc	Rouge	Blanc			TOURAINÉ	
- 1929	****	****		****	****		**	
- 1934			****	***	***			
- 1945	****	****	***	***	****			
- 1947	****	****	****	***	***			
- 1953	****	***	***	***	**			****
- 1955	****	****	***	***	***	***		****
- 1959	****	****	****	***	**	****	****	****
- 1964	****	***	****	***	**	****	**	****
- 1970	****	****	***	***	***	***	***	
- 1971	****	***	***	***	****	****	***	

\*\* assez bons  
\*\*\* meilleurs  
\*\*\*\* encore meilleurs

