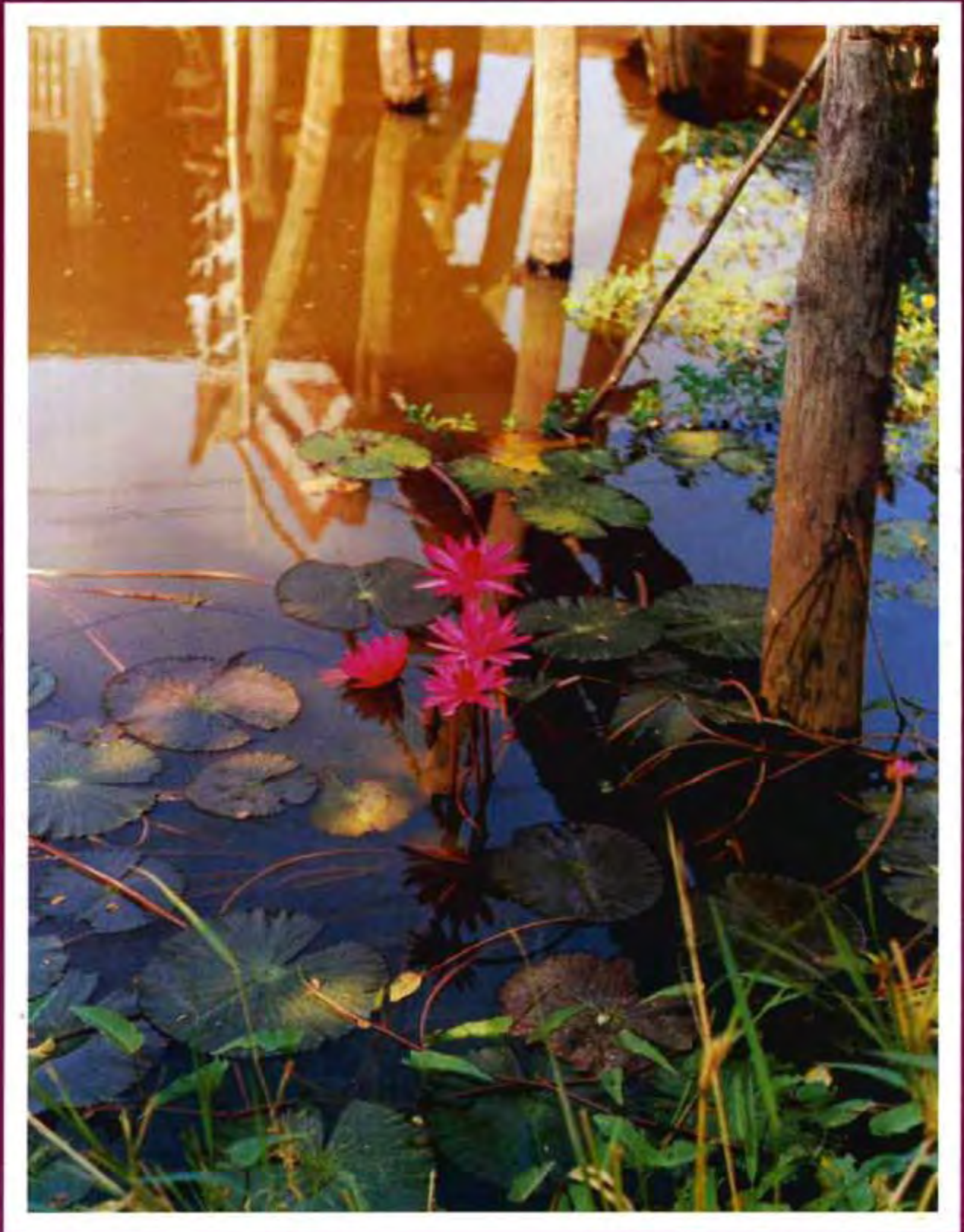


L'AUTAIN

Publication semestrielle gratuite

DECEMBRE 1990 : N° 30





Bulletin de liaison
et de communication
CENTRE AEROPORTE
de **TOULOUSE**
155 av. de Grande-Bretagne
B.P 3023
31024 TOULOUSE CEDEX
Tél. 61 31 38 38
Télex - TLSE 533714 F.

Semestriel gratuit

Directeur et rédacteur en chef de la publication :

F. LEPOT

Comité de rédaction :

Jean-Christophe BERLAND
Bernard BLEAS
Roland BOUCHET
Claude BRIOT
Pierre CASELLAS
Jacqueline DEMARNE
Jean DUCOFFRE
Christian JOSSE
Bernard MONTFERRAN
Jean-Paul SEIGNEURIE

Maquette et dessins de :

Roland FAJEAU

Ont collaboré

Christiane BALTZ
Pierre GUIN

Tirage : 650 exemplaires
N° 30

Copyright :

La reproduction même partielle de tous les articles et illustrations de ce bulletin est strictement interdite sauf accord du responsable de la publication.

N° ISSN 0396 - 8723

Imprimé par
Imprimerie J. BESSIERE
Z.I. EN JACCA - 31770 COLOMIERS



"Les Lotus du SIAM"

1er prix du concours photo CAP par M. PICHERIT Gérard

SOMMAIRE

* EDITORIAL	3
* LE MOT DU DIRECTEUR	4 - 5
ECHOS TECHNIQUES ----- ▾	
* VISITE DU CHEF DES SERVICES TECHNIQUES	6
* LE METTEUR EN SCENE	7 - 8 - 9
* DE FIL EN AIGUILLE	10 - 11 - 12
* TFH A FONSORBES	13
* L'AEROSTAT MARTIEN	14 - 15
* LE CAP S.A.M.U. SE	16
FAITS DE SOCIETE ----- ▾	
* LE CHEF PARACHUTÉ	17 - 18 - 19
* EVOLUTION DE L'AUTAN	20
* ACTIVITES EXTRA-PROFESSIONNELLES	20
* VISITES	20 - 21
* ST MICHEL	22 - 23
* LE CRU 90	24
SPORTS ET AVENTURES ----- ▾	
* LE SPORT PARACHUTISTE DANS LE MONDE	25
* QUAND LE CAP "S'ENVOIE EN L'AIR"	26 - 27
* CHAMPIONNAT DU MONDE	28
ENVIRONNEMENT ----- ▾	
* LE CAP S'EN PAIE UNE TRANCHE	29
ARTS ET LOISIRS ----- ▾	
* MINI B.D.	29
* CONCOURS PHOTO	30 - 31
TRIBUNE DU LECTEUR ----- ▾	
* RAVITAILLEMENT PAR AIR	32 - 33
CARNET ----- ▾	
* DEPART DE M. BONAN	34 - 35
* NOTRE CARNET	36 - 37 - 38

EDITORIAL



A l'heure où nous vivons, les mages en tous genres qui croyaient détenir la science divinatoire des perspectives et des lendemains qui habilleront le monde, semblent avoir mis un bémol à leurs sentences péremptoires. Qu'il s'agisse d'économie ou des rapports de forces dans le monde la modeste prudente est à la mode. Il est vrai que les soubresauts et mutations qui chaque jour secouent le monde n'autorisent plus les péroraisons hasardeuses et donnent à réfléchir au plus imprudent.

Le monde est redevenu une pétaudière. Il peut sauter pour dix motifs à dix lieux différents, chacun des belligérants potentiels ayant bien entendu le bon droit pour lui. Si vous n'êtes pas convaincus, les ennemis actifs ou potentiels vous collent dans les bras, à qui mieux-mieux, des femmes en pleurs et des enfants misérables et désolés.

Evidemment, ces événements, qui sont d'une incroyable complexité, deviennent parfaitement incompréhensibles si nous ne possédons pas ou de façon insuffisante les enseignements qui nous sont transmis par l'histoire des contrées et de leurs peuplements successifs. Les pays qui en sont issus ont des limites, souvent arbitraires, qui ont fréquemment changé avec le temps. Ainsi la France, sans remonter plus loin que Louis XIII, combien de fois a-t-elle vu ses frontières modifiées ? A l'issue de combien de guerres ? Quinze fois ? Vingt fois ? Qui pourra croire que les limites actuelles de tous les pays sont coulées à jamais dans le bronze ? Personne de sensé.

Partant de ce constat, il devient raisonnable de penser qu'un jour ou l'autre nous ou nos descendants devons faire face, éventuellement par la force des armes, aux multiples dangers secrétés par la folie ou l'inconséquence des hommes. Il semble que le pays en ait pris conscience. Ainsi que le révèlent les derniers sondages d'opinions : 63 % de français estiment justifiée notre intervention dans le Golfe et notre participation à une guerre qui semble malheureusement devenir inéluctable.

63 % de Français pensent donc que cette affaire risque de porter atteinte aux intérêts vitaux, immédiats ou différés, de notre pays. Si elle se déclenche, il faut donc que la France entre en guerre. Mon propos n'est pas de porter un jugement de valeur sur ce que chaque français consulté a pesé en son âme et conscience. Néanmoins je ne puis m'empêcher de m'interroger : chaque français qui a répondu par l'affirmative a-t-il bien réfléchi : QUI ferait la guerre ? A-t-il bien mesuré tous les sacrifices petits ou grands qu'il faudrait faire. A-t-il bien envisagé que l'étendue et la durée d'un conflit sont incontrôlables et que le sanctuaire pourrait bien être menacé ? Que le pouvoir d'achat pourrait baisser et le prix de l'essence monter encore.

Si ces 63 % n'ont pas pensé que le théâtre d'opérations resterait forcément loin de chez nous s'ils savent qu'une guerre, même très moderne, ne se conduit pas uniquement en appuyant sur des boutons. Que ceux qui feront la guerre ne seront pas uniquement cette poignée de professionnels parachutistes ou légionnaires toujours prêts à défendre la patrie au prix de leur vie. S'ils ont pensé qu'eux même, leurs enfants, ou d'autres qui leur sont chers devraient peut-être (sans doute ?) entrer dans la mêlée. S'ils imaginent ou se remémorent l'horreur des guerres. Si tous ces français ont furtivement pensé à tous ces aspects avant de fournir leur réponse, soyons soulagés. Soyons soulagés en pensant que l'ESPRIT de DEFENSE existe dans notre pays et que malgré de prévisibles vicissitudes le pays sortirait grandi de ce mauvais pas.

N'oublions pas que nous aurions TOUS à nous battre. Pour la plupart d'entre nous ce serait dans notre tâche quotidienne. Alors faisons dès à présent en sorte que les affaires que nous avons en charge aillent plus vite, soient mieux gérées, avec davantage d'imagination et de cœur à l'ouvrage. Mettons de l'huile dans les rouages du CAP et non pas sur le feu. Nous apporterons ainsi notre contribution à l'effort du pays.

Priant le ciel pour que, lorsque ces lignes paraîtront, une partie du monde ne soit pas à feu et à sang, je vous souhaite, mes bons amis, et toute l'équipe de l'AUTAN se joint à moi, un heureux et paisible Noël ainsi qu'une excellente nouvelle année.

Ayons une pensée pour ces garçons qui, dans le sable brûlant du désert, veillent pour nous.

LE MOT DU

Ou plutôt, le mot du «nouveau» directeur... L'ICA BONAN en effet a quitté la DGA et le CAP où il avait passé près de seize ans à divers postes pour terminer à celui de directeur. Il y aura laissé de très nombreux amis et le souvenir d'un directeur particulièrement compétent sur le plan technique et très soucieux du facteur humain. Le directeur de la DAT et le Chef des Services Techniques en ont chaleureusement témoigné lors de la cérémonie de passation de pouvoirs du 30 août, que vous trouverez relatée dans ce numéro de notre journal. Pour moi, «parachuté» dans un milieu qui m'était jusqu'alors tout à fait inconnu, le chemin sera sans doute long pour égaler le capital de confiance et de compétence que l'ICA BONAN avait su accumuler.

La première découverte du nouveau directeur fut la fête de la St-Michel, patron des parachutistes, et du CAP. Une excellente initiative de l'un de mes prédécesseurs que je m'efforcerai de maintenir coûte que coûte. Occasion annuelle de se retrouver, de prendre conscience que nous devons tous travailler dans une direction commune et que les qualités de notre établissement, même s'il est petit, sont largement reconnues par notre environnement civil et militaire. Comme je l'ai déjà souligné, encore un grand bravo aux organisateurs et décorateurs de cette fête.

Le précédent «mot du directeur» était axé sur le futur changement de statut de l'A.T.E. C'est chose faite depuis le 1er juillet et il faudra bien s'habituer à ce nouveau sigle CTO, Centre de Toulouse de Giat Industries. Période difficile pour nos voisins, confrontés brutalement au vent de la concurrence, aussi violent que l'autan. Soyons donc compréhensifs pour leurs éventuels changements d'attitude et faisons le meilleur accueil aux personnels mutés chez nous. Changement pour eux, changement pour nous. Après l'autonomie, gagnée en 1983, nous accédons à l'indépendance, du moins au niveau local. Si je puis dire, nous passons de l'adolescence à l'âge adulte, pas au plan technique bien évidemment, nous y avons démontré depuis longtemps nos capacités, mais au plan administratif. Les débuts sont difficiles ; il faut passer le cap de l'apprentissage. Je dois constater que, la bonne volonté et le dynamisme aidant, les résultats obtenus sont déjà plus que satisfaisants.

La fin de l'année, c'est le moment des bilans, des retours nostalgiques sur le passé. Au lieu de fixer le rétroviseur, regardons devant nous comment se présente la future année. Après les grands chambardements de 1990 - le mot n'est pas trop fort - sur la scène politique internationale, la menace semble se déplacer. Le combat en Centre-Europe perd un peu de sa crédibilité. Sans trop baisser la garde il convient donc de penser à un certain désarmement. Sommes-nous concernés ? A mon avis beaucoup moins que les autres armes. La capacité de «projection à distance» d'une force armée significative devra être maintenue, voire même accrue, pour des interventions dans des affrontements Nord-Sud plutôt que Est-Ouest. Les récentes tensions dans le Golfe en sont d'ailleurs une démonstration évidente. Le champ d'action des compétences du CAP n'est donc pas près de se restreindre. Première manifestation, les budgets 91 études et développements des «aéroportés», loin de diminuer comme l'ensemble des crédits d'équipements de l'Armée de Terre, augmentent en francs constants. Par conséquent, sans verser dans un optimisme béat, nous pouvons

DIRECTEUR



envisager l'avenir proche avec une relative confiance. Il convient cependant de poursuivre avec ténacité les objectifs de diversification que l'établissement s'est fixé, car il n'est jamais très bon d'avoir tous ses oeufs dans le même panier ! Pour y arriver il faudra apprendre à «se vendre», cela n'a rien de péjoratif, bien au contraire. Quand on est bon dans un certain domaine il faut le faire savoir, personne ne le fera à notre place !

Le personnel du CAP a su démontrer son dynamisme, et son courage... lors de ce mémorable week-end de parachutisme à Bouloc, magnifiquement organisé par le Cercle des Amitiés du CAP (tout était prévu, le beau temps comme le vent !). J'espère vivement que d'autres occasions, sportives ou culturelles, se présenteront à nouveau pour se rencontrer ainsi, hors hiérarchie, en toute amitié.

Lorsque ce numéro paraîtra, et si toute l'équipe du journal réussit à tenir ses délais contre vents et marées, la fin de l'année sera toute proche. Aussi je vous souhaite à tous de passer d'excellentes fêtes en famille, et je vous présente mes meilleurs voeux de bonheur et de santé pour la nouvelle année.

M. GASTARRIET

VISITE ANNUELLE DU CHEF DES SERVICES TECHNIQUES

Elle était cette année celle du Directeur des Armements Terrestres étant donné que c'est l'IGA J.B RAMÉ qui présida cette année cette réunion capitale pour le fonctionnement de l'établissement. N'oublions pas que c'est au cours de cette réunion que sont pris ou confirmés les grands choix qui détermineront le fonctionnement de l'année à venir. C'est bien entendu également le compte rendu de l'année écoulée. Il ne s'agit pas de censure ou de directivité mais de concertation. Au CAP de savoir mettre en relief et de justifier les options qu'il estime les meilleures.

La réunion qui avait commencé en retard en raison de la défaillance des contrôleurs aériens (à moins que ce ne soit les personnels navigants ou le personnel de servitude !) fut menée tambour battant par D.AT qui ignora d'entrée le café et les croissants.

La pause fut écourtée et le temps rattrapé. Le ton et le style étaient donnés d'emblée : pas de dentelle, de l'efficacité !

Après le déjeuner vite avalé, l'aréopage se retrouva à Fonsorbes pour la présentation du dispositif technique du site d'essais aériens, suivi d'une démonstration de largage à partir du C130. Les conditions étaient impossibles : vent limite, bourrasque, pluie, plafond bas. Et bien, malgré ces conditions très défavorables nos amis du C.E.V. ont fait le maximum. Chapeau ! Belle leçon de professionnalisme et de compétence. A la minute près, l'Hercules vomissait ses huit charges à 150 mètres. Comme à la parade. Grappes de voilures sitôt ouvertes, espacements réguliers, balancements, stabilisation, poser. Les connaisseurs présents ont pu apprécier.

La journée se terminait par un franc succès. Dans la coulisse, pour beaucoup d'entre nous, c'était le soulagement.



L'IPETA VIRUEGA présentant à l'IGA RAMÉ
le dispositif technique



Comme les lions dans la tempête, quand souffle l'aquilon...



LE METTEUR EN SCENE ET SES STUDIOS

Ayant fait le tour des labos du centre d'essais (qui entre temps ont changé de désignation...) Il nous restait à voir ceux qui mettent en oeuvre les techniques et les matériels qui devront subir des essais aériens. L'AUTAN est donc allé voir M. Gérard RAINNE qui a la charge du pilage, du conditionnement et de l'Atelier Mécanique auto-prototype (AUP). Un mouvement tournant amènera la plume spirituelle et technique de J.P SEIGNEURIE à vous entretenir successivement de chacun de ces ateliers.



AUTAN

Gérard RAINNE une amitié montagnarde nous lie depuis quelques 15 années aussi l'entretien se fera à la 2e personne du singulier... si tu le veux bien.

G.R.

Je t'en prie Fleury, fais comme si nous étions au bivouac !

AUTAN

Gérard tu as eu 35 ans en février 1990, comment as-tu atterri au CAP ?

G.R.

J'ai 21 ans de présence dans le système. Je suis entré à l'Ecole de Formation Technique en 69 d'où je suis sorti avec la spécialité «labo» pour être affecté à l'ATE au traitement thermique. Après trois ans de cours par correspondance et deux ans aux écoles préparatoires de l'Armement j'entre à l'ETN d'Arcueil où après une formation électricité électro-mécanique j'effectue une année de spécialisation poudres et explosifs.

AUTAN

Et c'est ainsi qu'affecté à la D.E.N. tu reviens à Toulouse à l'antenne du Service Technique des poudres et explosifs.

G.R.

Où je reste de 82 à 84. L'antenne devant être dissoute, je cherche un poste sur la région et un ami montagnard me parle du CAP avec tellement d'enthousiasme que je demande ma mutation.

AUTAN

Merci de ne pas m'avoir nommé. Tu débarques donc au CAP.

G.R.

Et dans des conditions apocalyptiques. Affecté pour succéder à M. MENJOU-MARCAT alors chef d'A.U.P. Le lendemain de mon arrivée j'ai participé à la préparation de la réception du groupe des quatre (1) qui venait visiter la DGA Toulouse sous la conduite de M. BLANC. Le responsable de la communication du CAP avait organisé un mini camp du drap d'or pour présenter les matériels et techniques développées par le CAP. Pendant que nous montions les tentes une véritable tempête s'est levée et dans le vent et la pluie il a fallu arrimer les tentes au sol en les sanglant littéralement. Il me semblait être un marin dans l'ouragan.

AUTAN

Ce qui t'a montré instantanément qu'au CAP le technicien doit se doubler d'un homme d'action.

G.R.

J'allais le dire !

AUTAN

Au CAP tu as donc occupé plusieurs postes.

G.R.

En fait deux seulement. En 89 je quitte A.U.P. pour seconder René CARALP qui tenait le poste que j'occupe à présent.

(1) Il s'agit des homologues américain, anglais et allemand du Délégué Général pour l'Armement.

LE METTEUR EN SCENE ET SES STUDIOS (suite)

AUTAN

Pour prendre la suite après un an de travaux pratiques.

G.R.

Au cours de cette année où j'étais en pointillé, j'ai appris l'organisation des campagnes. Par ailleurs, ma situation de second m'a permis de mieux connaître les hommes que j'allais commander par la suite (j'ignorais que le mouvement serait aussi rapide).

AUTAN

La poste que tu occupes représente une grosse responsabilité et exige un métier consommé, surtout à l'avion. Ta formation t'y préparait-elle ?

G.R.

Techniquement, pas du tout !



AUTAN

Alors, quoi ?

G.R.

J'ai eu la chance de bénéficier de l'ouverture nouvelle et de l'effort effectué en direction de la formation professionnelle continue.

Intelligemment quelques barrières parfaitement symboliques ont été abattues. C'est ainsi que j'ai suivi le stage de livraison par air réservé aux officiers spécialistes à l'Ecole des Troupes Aéroportées. Ensuite celui des Officiers spécialistes du soutien des matériels aéroportés à l'ERGM/ALAT/Aéro de Montauban.

AUTAN

Huit et dix semaines, c'est ce qui s'appelle une formation lourde !

G.R.

Qui a fait gagner au CAP des années au plan de la connaissance et de la rentabilité. J'espère que plus tard mon successeur pourra bénéficier de la même formation.

AUTAN

Il semble bien que bon nombre d'ingénieurs ou de techniciens arrivant au CAP auraient dû suivre des stages semblables, cela leur aurait bien facilité la tâche.

G.R.

Sans doute.

AUTAN

Tu est sorti de ces stages brillamment noté. Estimes-tu que cette formation t'as permis de prendre la suite de René CARALP dans de bonnes conditions.

G.R.

Oui pour ce qui concerne les techniques connues et normalisées, non pour ce qui concerne les ouvertures de domaines sur les études nouvelles pour lesquelles l'expérience consommée et la stature d'un technicien de la classe de René CARALP ne se remplacent pas si aisément.

Ces stages m'ont aussi permis de nouer des liens avec des officiers spécialistes de la livraison par Air et du matériel que je retrouve à présent à des postes de responsabilités. Dans de nombreux cas cela facilite bien les choses.

AUTAN

Sortis du même moule, vous parlez le même langage.

G.R.

Je ne te le fais pas dire !

AUTAN

D.M.O. quelles sont tes missions, quelle est ton organisation ?

G.R.

Comme tu ne me l'as pas fait dire encore D.M.O. : Département des Moyens Opérationnels regroupe les 3 sections : Soutien Parachutes «S.P.» (pliage réparation) Soutien en Matériels «S.M.» (Conditionnement) et Atelier Mécanique Auto-prototype «AUP». Actuellement, SM et AUP possèdent une importante autonomie de fonctionnement.

J'organise la préparation matérielle des campagnes d'essais aériens en fonction des besoins exprimés et suivant le stade de développement du matériel ou de la technique employée. J'établis le plan de charge des ateliers et l'organisation de la campagne. En fait, le contenu des vols.

AUTAN

Quels sont tes clients ?

G.R.

Tout d'abord, dans l'ordre de développement d'un programme, c'est le Centre Technique au profit de qui je travaille dans la phase faisabilité. Enfin le Centre d'Essais lorsque le programme entre dans la phase d'essais d'acceptation. Nous assurons également le soutien logistique de la STAT lors de ses campagnes.

AUTAN

Comment ces spécialistes sont-ils actuellement formés ?

G.R.

Pour A.U.P, pas de problèmes, formation classique de mécanicien.
Pour le pliage proprement dit, la formation est interne. En revanche, pour la réparation, en plus de la formation de couturière ou de sellier classique, une formation spécialisée est nécessaire. Elle s'effectue en général dans la Mecque de la discipline : l'ERGM/ALAT/Aéro de Montauban qui est le gardien de la règle d'or en matière de réparation de parachutes et accessoires.

La formation du conditionnement est différente et jusqu'à présent elle s'effectuait à l'imitation, sur le tas. Dans le passé, l'instrumentation des charges était beaucoup moins « pointue » qu'aujourd'hui. Là où la validation d'un conditionnement exigeait 12 à 15 largages (et autant ensuite par la STAT) 4 suffissent aujourd'hui, et encore, le dernier est effectué conjointement avec la STAT qui n'en fait plus que 3 ensuite. D'ailleurs l'effectif était 3 fois plus important.

AUTAN

Bel exemple de coopération technique.

G.R.

Oui. Donc, à cette époque, une formation sommaire était suffisante car les tâches étaient répétitives. Ce n'est plus le cas actuellement. Le niveau technique de préparation et d'installation est beaucoup plus élevé. Il demande une participation des personnels.

AUTAN

Ce qui signifie que tu as amorcé l'élévation technique d'ensemble de cette section.

G.R.

Avec les moyens du bord j'ai commencé un complément interne de formation. Ce n'est qu'un début. J'attends de la hiérarchie une aide

effective par dégagement d'horaires et prise en compte par la formation professionnelle continue.

AUTAN

Comme cette action est-elle perçue par le personnel.

G.R.

Ils sont demandeurs et souhaitent participer davantage à l'instrumentation des conditionnements. Les premiers cours ont été reçus avec un vif intérêt. Tous souhaitent la poursuite dans cette voie. D'ailleurs, des propositions d'amélioration fusent de toutes parts des personnels.

AUTAN

Quelle évolution souhaites-tu donner au conditionnement.

G.R.

Déoulant directement de ce qui vient d'être dit, je souhaite faire travailler les équipes de façon plus technique, plus autonome, donc plus professionnelle. Je mise beaucoup sur les installations nouvelles du futur atelier pour changer les méthodes de travail et modifier radicalement l'image du conditionnement.

AUTAN

Donc D.M.O. est en pleine mutation. Il a la détermination d'être dans le peloton de l'évolution technique qu'on constate partout au CAP.

G.R.

Exactement et je te donne rendez-vous dans deux ou trois ans.

AUTAN

A part la formation, quel est ton plus gros problème ?

G.R.

Le manque de moyens aériens qui nous fait piétiner et augmente considérablement le coût de nos prestations sans compter la dilatation dans le temps des programmes en cours.

AUTAN

Merci Gérard. A bientôt au pied du C.130 ou du C.160, à moins que ce ne soit au pied des ASTAZOÛS ou du MAUBERME (1).

(1) pics sympathiques des Pyrénées.

DE FIL EN AIGUILLE

D 8, CATHEDRALE DU CAP.

En pénétrant dans le vaste atelier, nous sommes tout de suite frappés par le calme apparent qui règne en ces lieux. Ici l'ambiance est détendue, point de bruit, point d'agitation, comme si le sérieux nécessaire pour plier un parachute exigeait de ses occupants une noble attitude.



La lumière directe issue de la verrière éclaire abondamment le long alignement des tables de pliage.

Semblant débarassées des restes oubliés d'un immense banquet, tant qu'autour d'elles, pourrait festoyer l'ensemble du CAP, elles s'étirent sans fin attendant pour le soir le lot de parachute qui viendra y échoir.

De tout temps le pliage et la réparation des parachutes a été une affaire de femmes tant leur furent reconnues les qualités tactiles et la patience liées à ce type d'activité. Tradition oblige, elles sont aujourd'hui quatre à veiller soigneusement sur la sécurité des sautants ou des matériels en essai.

Madame MONTANA est une ce celles-ci. Au CAP depuis 18 ans, dont 14 passés au pliage, elle accomplit sa tâche avec un plaisir évident et communicatif.

Les activités traditionnelles restent le pliage et repliage des voiles pour personnel et matériel, soit après utilisation, soit pour une visite périodique (espacée de 2 mois pour les parachutes à personnels). Mais après chaque saut, il faut également contrôler les voiles, les harnais et

les suspentes, renseigner la fiche de détérioration et renvoyer le tout à l'atelier couture pour réparations.

L'intérêt de Mme MONTANA se porte plus volontiers sur les pliages spécifiques pour essais spéciaux. Certains parachutes sont équipés de capteurs de pression directement cousus sur le tissu de voilure, d'autres de jauges de contrainte mesurant les efforts sur les suspentes. Le pliage de ces parachutes requiert un maximum d'attention du fait de la présence et de la fragilité des cablagés électriques associés.

Mais il n'en reste pas moins que Mme MONTANA s'est prise d'une certaine passion pour les

parachutes de type ailes, au point d'avoir envisagé elle-même de s'en servir (qui n'a jamais rêvé de posséder des ailes ?). Bien que très différents, le passage des voiles hémisphériques aux parachutes ailes s'est fait dans la douceur de l'apprentissage interne.

Au point de vue pliage, (nous n'aborderons pas la conception même) la grande différence réside d'abord dans la taille de la table de pliage. Celle-ci fait environ 5 x 6 m et permet le déploiement à plat de l'aile, pour vérification, contrôle de réception ou repliage. Un agrès spécial permet de suspendre la voile pour faciliter son contrôle. Ce mode de suspension évite les erreurs éventuelles lors du montage de la voile sur les élévateurs et est donc un gage supplémentaire de qualité.

Selon le mode d'utilisation de l'aile (militaire ou sportive), le pliage s'avère différent : par

exemple pliage en fourreau pour le GO, roulé avec caissons rentrés pour le 133-11 et pliage roulé pour les voiles sportives (voile contact, Magnum, Foil, Magic Surf-Air, Profil...).

La nouveauté de ces pliages est un facteur d'intéressement supplémentaire à ce travail au point même que Mme MONTANA collectionne religieusement tout article de presse et toutes photographies intéressantes relatives à la pratique du parachutisme, et est donc devenue en quelque sorte la mémoire vivante du service.

La responsabilisation des personnels est très importante dans ce service, plus que partout ailleurs. Mannequin ou humain, suspendu au bout de quelques grammes de tissu et de suspentes, le succès du saut ou de l'essai repose sur les épaules, solides, de Mme MONTANA et de toute l'équipe de pliage, et nul jusqu'ici (et c'est tant mieux) n'a eu l'occasion de se plaindre de leurs prestations.



Un agrès spécial permet de suspendre la voile pour faciliter son contrôle. Ce mode de suspension évite les erreurs éventuelles lors du montage de la voile sur les élévateurs et est donc un gage supplémentaire de qualité.





Montons maintenant à l'étage.

L'atelier couture nous accueille et la chaleur de ses occupants n'a d'égale que celle qui règne en ces lieux. Ce ne sont pas seulement quatre paires de mains qui s'affairent sur la toile et les ciseaux, mais une équipe soudée et polyvalente qui répare, entretient, ou conçoit les prototypes.

Madame CAUSSERAND est arrivée en provenance de l'ATE voilà deux ans, où elle était contrôleuse en chaîne (munitions). Titulaire d'un C.A.P. de couture, son adaptation au poste de travail se trouva grandement facilitée.

Ici aussi les activités traditionnelles sont et demeurent l'entretien et la réparation des parachutes (voiles et suspentes). Selon les indications de la fiche de détérioration qui accompagne le matériel le travail consiste essentiellement à recoudre les déchirures minimales en procédant de deux manières :

- le plaquage, pour les parachutes à matériel,
- l'agrafage, pour les parachutes à personnel.



Pour les trous et déchirures plus importantes, on procède à l'échange du panneau entier. Cela arrive le plus fréquemment sur des parachutes à matériel qui peuvent travailler en surcharge lors d'essais spécifiques. Il peut arriver également que le parachute ait ses suspentes endommagées, donc celles-ci sont vérifiées et changées, parfois entièrement.

Toutes ces réparations sont faites par couture suivant des normes strictes de résistance de fil et de longueur de point.

D'autres méthodes existent pour réparer les petites déchirures, telle que le collage, mais elles attendent un complément d'évaluation de la part du service technique compétent, car si le progrès technique est significatif, il nous incombe le devoir de nous assurer de la validité de la technique au point de vue sécurité, coût et mise en oeuvre.

Parmi les autres travaux d'entretien effectués dans cet atelier, figurent la réparation des extracteurs de parachutes à personnel comprenant une enveloppe résille et la réparation des ailes.

Rendue plus difficile du fait de la présence des caissons, la technique employée est l'agrafage pour deux types d'intervention, la toute petite reprise ou l'échange du panneau complet.



L'autre pôle d'intérêt de l'atelier est la fabrication de prototypes.

Au point de départ, une idée qui paraît bonne à tout le monde au point que l'on se demande pourquoi on ne l'avait pas eue avant. Puis le technicien, chef de l'atelier ou chargé d'étude au centre technique amène soit ses plans, soit ses instructions précises.

Le projet est commenté et discuté au sein même de l'atelier par ceux et celles qui auront la charge de le confectionner.

De ces discussions jaillit parfois la lumière mais le plus souvent un patron papier qui servira à la découpe du modèle. les détails concernant les modes d'assemblage et de fabrication envisagés sont une dernière fois discutés (ici on peut se permettre de «bidouiller») et coupe et assemblage peuvent avoir lieu.

L'avantage de ces fabrications, outre l'intérêt technique évident, c'est qu'elles mettent en oeuvre des matériaux nouveaux comme les tissus de porosité «zéro», ou les suspentes Kevlar et qu'elles permettent au personnel de l'atelier d'acquiescer et de conserver un savoir faire qui est un atout incomparable et gage de notre reconnaissance au sein de la DGA.





Le tour d'horizon ne serait pas complet si nous n'abordons pas le rôle de la maîtrise.

Les tâches dévolues à l'encadrement prennent ici une importance toute particulière. Gérer les personnels, commander, noter, fait bien partie de la panoplie de prérogatives de Christian LARRE, chef de l'atelier soutien parachute, qui regroupe les activités de pliage et entretien de parachutes et celles de fabrication de prototypes et d'éléments de série. Mais il lui faut aussi gérer les ressources humaines que sont le savoir faire et l'imagination, qualités indispensables à l'avenir de nos activités.

Pour l'imagination nul n'est à la traîne dans cet atelier, aidé en cela par la pratique occasionnelle ou assidue du parachutisme (en effet cinq personnes ont déjà goûté aux plaisirs de la descente sous voile, dont C. LARRE assidûment). Et pour le savoir faire, les «petites mains» de l'atelier sont les éléments les plus précieux pour la réussite de tout nouveau concept ou réalisation spéciale.

Messieurs HOARAU et ANDRIEUX forment un duo majeur rompu à toutes les techniques de pliage des parachutes, voiles de charge, parachutes à personnel et ailes.

Tous les techniciens et ingénieurs mettant au point des techniques nouvelles de largage, en particulier dans le domaine des ouvertures rapides à faible hauteur, trouvent auprès d'eux plus qu'une aide ponctuelle et circonstanciée.

Mémorisant les techniques actuelles ou éprouvées par le passé, ils deviennent aisément conseillers techniques et servent quelque fois de garde fou à des innovateurs trop enthousiastes. Autre corde à leur arc, la totale disponibilité dont ils font preuve pour aider le profane à «démêler ses suspentes», en d'autres termes à s'initier au maniement du parachute et à son pliage. Ce savoir faire est d'ailleurs mis à contribution en cette période puisqu'ils accueillent Madame MELET, en stage de pré-mutation, avec l'aide toujours discrète et efficace de Madame ALCAIDE.

Bertrand de COURCIVAL est lui un adepte du zig-zag, du surfilage et du point sauté. Il a en charge la fabrication de prototypes textiles autres que les parachutes. A ce titre il a réalisé pour l'étude du largage trois portes à partir du C160, un rideau technique dont la qualité de réalisation, tant dimensionnelle que dans la perfection des détails, fut un élément déterminant dans le succès des essais en vol qu'il dut subir.

Ce fut le début de notre collaboration et celle-ci continua par la fabrication et la mise au point du prototype de l'équipement de sécurité des largueurs, qui associe parachute de sauvetage et harnais de sécurité intégré. Prenant quantité de photos pendant ses travaux, et noircissant des pages de carnet de croquis et de fiches explicatives, il est capable de livrer avec le matériel fini, le dossier de définition correspondant ainsi que la gamme de montage. En attendant

l'arrivée de nouvelle demande de mouton à cinq pattes, il assure la fabrication en petite série des éléments des agrès d'entraînement à la libération de voilure pour l'ETAP, après avoir aussi fabriqué le premier prototype.



Terminons cette promenade par la rencontre avec un homme remarquable. Discret et efficace, Monsieur BEDEL exerce depuis 22 ans au CAP la spécialité de sellier-bourrelier. Deux fois candidat au titre de meilleur ouvrier de France (79 et 82), tous les éléments où cuir et tissus sont associés sont fabriqués par ses mains expertes.

Spécialisé également dans la fabrication des sangles, suspensions, brêlages, harnais spéciaux, il participa activement à la réalisation de la gaine d'arme EL 22 au filet AB 54 et aux filets d'arrimage pour les palettes d'aérotransport 10 000 livres.

Son rôle de formateur étant reconnu par tous, il transmet maintenant son savoir et son expérience aussi bien à M. ANDRIEUX qui lui succédera lorsque sonnera l'heure bien méritée de la retraite, qu'aux jeunes stagiaires envoyés par le lycée Galléni de Toulouse.

Quittons à pas feutrés cet atelier où il fait bon travailler, et rendez-vous dans six mois à l'atelier conditionnement.





- Zoulou Lima de Fox Echo, cinq minutes pour un fictif !
- Reçu fort et clair, Fox Echo, cinq minutes..
- P 3 de PC, cinq minutes pour un fictif..
- ici P 3, y peut pas faire un tour, le gonze, on a plus de film pour la 35 !
- P3 et PC je répète, passage fictif à quatre minutes, euh, non, trois...
- Zoulou Lima, 1 minute...
- reçu Fox Echo... P 3, vous avez bien reçu ?
- Oh cong ! ici P 3, je répète, on n'est pas prêts !
- Largage dans 10 secondes ...
- Fox Echo, vous pouvez répéter ?
- ...10...9...8...
- ici P 3, , on n'est pas prêts, putaing cong !!! (*)
- ...5...4...3...2... Top largage...

C'était vraiment une belle journée. L'herbe était verte, le soleil brillait, les escargots regardaient passer avec curiosité la grosse hirondelle. Ah, quand les hirondelles volent bas, c'est signe d'orage...

C'était aussi, décrite de façon totalement imaginaire, l'inauguration de la bande TFH à Fonsorbes. Tout le monde avait bien travaillé, le Génie avait eu du génie, la BOMAP était ravie, l'EMAA, le CEV et le CAP en ont souri.

(*) Dialecte local





Pendant les deux dernières décennies, les systèmes spatiaux, envoyés dans le système solaire ont collecté plus de données scientifiques que celles obtenues pendant les deux cents dernières années d'observations terrestres. Ces engins étaient soit des satellites pour des observations éloignées, soit des sondes, soit des modules de surface.

Un aérostat est un nouvel engin pour l'exploration d'une planète, utilisé pour la première fois dans le projet «VEGA». Dans l'atmosphère martienne, un ballon est aussi un engin approprié pour des buts scientifiques. En utilisant le rayonnement solaire pour faire varier la portance, il est possible pour un ballon de rester sur le sol pendant la nuit et de voler une majeure partie de la journée à une altitude de croisière de quelques kilomètres.

Un tel engin explorera des sites largement éloignés les uns des autres sur une trajectoire de milliers de kilomètres.

La mission projetée «MARS 94», renfermera cet engin afin de collecter des informations détaillées sur de grandes superficies de la surface. Ces nouvelles données permettront d'augmenter les connaissances scientifiques et d'aider les concepteurs des futures missions martiennes.

Principaux objectifs scientifiques de la mission :

- Améliorer considérablement la connaissance de la surface de la planète MARS en prenant des milliers de photographies de sols différents avec une haute et très haute résolution de l'image.
- Mesurer in-situ les caractéristiques de la couche la plus basse de l'atmosphère, particulièrement la couche limite.
- Etudier la composition des sols et la présence d'eau.

Composition de la charge utile préliminaire :

Instruments	Objectifs Scientifiques	Informations
Appareils photographiques	Cartographie du sol le long de la trajectoire	Image de résolution allant jusqu'à 10 cm
Spectromètre I.R.	Propriétés physiques et chimiques de la surface	Etendue du spectre 0,8 à 3,2 μm
Sonde Electromagnétique	Etude de la structure souterraine	Sondages jusqu'à une profondeur de 3 km
Ensemble météo	Etude de l'atmosphère et de l'activité des poussières	Pression, hygrométrie contenu des poussières Vitesse du vent

Composants principaux de l'aérostat :

Le ballon présente un volume d'environ 6000 m³.
L'enveloppe est faite d'un film très mince (5 à 10 microns).

Dans la gondole sont logés la plupart des instruments et leurs servitudes correspondantes. Pendant la mission, la gondole est attachée sous le ballon et ne touche jamais la sol.

Le «guiderope» est utilisé pour compenser la perte de flotabilité pendant la nuit et constitue l'interface avec le sol et a été conçu pour éviter les obstacles des rochers.

Une charge utile autonome est logée dans sa partie centrale. Les informations sont transmises à la gondole.

EN AVANT MARS

La participation du CAP au programme «Aérostat Martien» est modeste, certes, mais elle dénote l'intérêt certain que nous pouvons provoquer auprès des autres organismes de la DGA ou des entreprises publiques et privées.

En effet, la diversité de nos moyens d'essais et de mesure, la mobilité de ces moyens ainsi que la spécificité des sites de Fonsorbes (déploiement) et Toulouse (compactage) font que nous sommes devenus pour le CNES des interlocuteurs et conseillers privilégiés pour ce programme.

Nos premières prestations furent le prêt de la zone de Fonsorbes (350 ha), pour des essais de gonflement du ballon et des salles de pliage des parachutes pour son repliage et son compactage.

L'équipe ciné-vidéo fut ensuite sollicitée pour filmer à Aire-sur-Adour la mise en oeuvre et la sortie du ballon du container qui l'amènera sur Mars (le ballon étant conditionné sous vide), et en particulier la cinématique d'ouverture à l'aide de caméras grande vitesse.

Enfin dernier voyage en date à Gap où l'équipe ciné-vidéo a participé aux essais de déploiement des parachutes de charge qui freinent la descente de la capsule vers Mars.

Toujours prêts pour de nouveaux essais, nos équipes, les yeux dans les nuages et les pieds sur terre, auront maintenant quelque chose en plus, une autre idée de Mars.

Avec l'aimable autorisation du CNES

J.P SEIGNEURIE



LE CAP S.A.M.U. S.E

SAMU, médecine de catastrophe, parachutisme, CAP...

Si vous cherchez le lien entre ces quatre entités, ne cherchez plus, nous l'avons trouvé en la personne du Docteur RAFFIN.

Le docteur Hervé RAFFIN, jeune médecin au SAMU 75, (Service d'Aide Médicale d'Urgences de Paris) est spécialiste en réanimation médicale et titulaire d'une capacité de Médecine de catastrophe.

Passionné de parachutisme, il s'adonne à la pratique depuis onze ans et compte plus de trois cents sauts à son actif.

D'où associer la pratique de la médecine spécialisée et le parachutisme sportif, il n'y avait qu'un pas que le Docteur RAFFIN franchit le jour où il sonna à la porte de divers organismes, civils et militaires, qui eurent tôt fait de l'orienter vers le CAP, spécialiste oblige.

Ainsi le problème nous était posé :

Dans le cadre de probables interventions du SAMU, mandaté par le Ministère des Affaires Etrangères, dans un pays en proie à une catastrophe naturelle, ou pour un besoin spécifique (rapatriement de blessé depuis un lieu d'accès difficile), et au profit de missions de sociétés privées d'assistance, (Europe Assistance par ex.), permettre à un médecin parachutiste sautant accompagné de son matériel médical de première urgence ou à un médecin inexpérimenté (en parachutisme s'entend) sautant en tandem, de prendre en charge une victime dans des endroits difficiles d'accès pour des véhicules terrestres ou des hélicoptères.

Une autre application est envisagée : la médicalisation des rallyes terrestres, genre Paris-Dakar, en complément des moyens hélicoptérés, solution liée à des problèmes économiques.

Après nous avoir expliqué la philosophie de son concept et le secours que le parachutisme pourrait apporter à la médecine de catastrophe, le Docteur RAFFIN nous présenta le matériel qu'il envisageait de larguer en colis d'accompagnement à partir d'avion type CESSNA 185 ou tout autre type d'avion mono ou bi-moteurs volant sur le continent africain.

Il s'agit d'une part d'une barquette (civière) type Ferno-Washington d'une masse de 14 kg et démontable en trois parties et d'autre part, d'une malle de 30 à 40 kg environ contenant du matériel médical en complément, étant entendu que le médecin saute avec une gaine renfermant les produits les plus sensibles. Tout ce matériel permet de transformer tout véhicule utilitaire en ambulance.

Sensibilisé par l'enthousiasme de ce médecin et persuadé que la participation à une opération à caractère humanitaire faisait en quelque sorte partie des devoirs d'un établissement étatique, le CAP a mis sur l'affaire ses plus avertis techniciens parachutistes : l'A/C TUTIN, l'IETA BERLAND, et Christian LARRE qui cumule les activités de chef de l'atelier couture-prototype et de sautant émérite.

Gageons que cette fine équipe saura mettre ses compétences au service d'une grande expérience et d'une noble cause et démontrera au grand public la diversité de ses activités et de ses moyens en espérant que celui-ci retienne au moins un mot de cette action : **Solidarité**.





LE CHEF PARACHUTÉ

Alleluia ! Laus tibi Domine (1). Un Directeur tout neuf est arrivé au CAP. Rassurez-vous, il n'est pas sur la paille et il porte blazer et pantalon. Evidemment, à présent, depuis deux mois que l'événement est consommé ce n'est plus vraiment un scoop. Enfin, il n'est pas impossible que dans certains bureaux obscurs de la capitale, là où le vivifiant soleil de province ne pénètre jamais et les informations pas davantage, le fait soit encore inconnu. Toujours est-il qu'il existe, l'AUTAN l'a rencontré.

L'AUTAN

Monsieur le Directeur, tout d'abord merci d'avoir accepté de bonne grâce cet entretien malgré votre emploi du temps serré. Pour nos lecteurs nous allons essayer de mieux connaître l'homme que vous êtes. Pour ce qui est de la politique que vous entendez mener ; réunions, notes de service et « mot du Directeur » vous donneront toute latitude pour la définir et l'exposer. Nous essayerons quand même d'éviter l'écueil des questions « tarte à la crème ».

ICA Michel GASTARRIET

Allez-y, mais vous savez que le nombrilisme n'est pas mon sport préféré.

AUTAN

Il paraît que c'est le golf. Mais nous y reviendrons plus loin. Au fait, est-ce une réminiscence de vos origines basques ?

M.G.

En effet, mes racines sont à MAULEON (Soule), mais le hasard a voulu que je naisse à Paris en 1941 où je suis resté jusqu'en 1986.

AUTAN

Donc, études, service national, affectation, tout cela très teinté de parisianisme.

M.G.

Pas du tout, le cours de la vie tout simplement. D'ailleurs, j'ai effectué mon service national dans les transmissions, à Montargis et en Allemagne.

AUTAN

Pourquoi les transmissions ?

M.G.

Parce que ma formation m'y engageait. En effet, à la sortie de « l'X » j'avais choisi « les télécommunications d'armement ». Et à ce titre j'ai effectué deux ans de spécialisation à l'Ecole Nationale Supérieure des Télécommunications.

AUTAN

D'où l'affectation évidente à la SEFT à l'issue (1967). L'ancêtre du « R I T A » vous tendait les bras !

(1) Loué sois-tu Seigneur

M.G.

Non, j'ai passé près de dix ans au service Technologie (ENERGIE et COMPOSANTS). Me sentant attiré par l'économie, je demande ma mutation à la DPAI où je suis affecté au bureau du suivi financier des entreprises d'armement jusqu'en 1979, pour devenir chef du bureau études économiques jusqu'en 1982.

AUTAN

Bonne formation pour un futur Directeur.

M.G.

A l'époque, ce n'était pas ma préoccupation. Mais cela m'a servi pour le programme important auquel j'ai coopéré.

AUTAN

R I T A ?

M.G.

Mise au point de la tourelle du char LECLERC à la tête de la division « Tourelles - Equipements » de l'AMX-APX.

AUTAN

Pour l'économie passe, mais votre formation « TELEC » ? Vous avez donné dans la mécanique on ne peut plus lourde !

M.G.

C'est ce que l'on aurait pu dire il y a 30 ans lorsque l'électronique représentait 5 % du programme d'un char. De nos jours avec les chars de 3e génération c'est 30 à 40 %. Il faut se méfier des idées reçues !

AUTAN

Vous aviez là un joli service, que vous avez gardé jusqu'en...

M.G.

1986. Pour aller ensuite à l'ETAS au poste de Sous-Directeur et Chef du Centre Technique.

AUTAN

Ca y est, à nous la province. La douceur de l'Anjou. L'efficacité dans la sérénité ! Dans tout parisien il y a un provincial qui sommeille

M.G.

Le fait est que j'ai pris goût à un certain style de vie auquel mes origines me préparaient sans doute.

AUTAN

L'ETAS c'est 550 personnes et son centre technique 120. A l'AMX-APX vous aviez 230 personnes à gérer et bon nombre de MF (1). Pourquoi diable le CAP et ses 140 toulousains ?

M.G.

D'abord, parce que le Chef des Services Techniques de la DAT me l'a proposé. Ensuite parce que Toulouse me rapproche du pays Basque. Enfin, et surtout, parce que, à mes yeux, diriger un établissement c'est la possibilité d'aborder simultanément et sous tous les aspects les problèmes que l'on rencontre parcellairement dans les autres postes, fussent-ils très en vue. C'est la responsabilité complète. Perspectives de l'entreprise, gestion des personnels, investissements.

AUTAN

Oui mais un chiffre d'affaire de 70 MF et 140 personnes.

M.G.

Ce n'est pas l'échelle qui compte. La diversité est identique à celle des autres établissements beaucoup plus importants. Que vous décidiez pour 10 ou 30 personnes les éléments et le processus de réflexion sont pratiquement identiques. De même, si vous gérez 1 000 ou 10 000 francs votre responsabilité est la même.

Evidemment tout ceci m'amène à être moins près de la technique, ce qui est nouveau pour moi.

AUTAN

Et les techniques d'aéromobilité ?

M.G.

Je suis évidemment vierge sur le sujet mais j'ai des adjoints, des ingénieurs et des techniciens compétents. Pour l'instant je n'ai guère le temps de m'y consacrer surtout dans la phase actuelle d'évolution du CAP.

AUTAN

Vous ignorez les techniques d'aéromobilité mais à l'évidence les parachutes ne vous laissent pas indifférent puisque vous avez tenu à sauter en parachute alors que rigoureusement rien ne vous y obligeait.

M.G.

Il me fallait connaître ça ! Il me faut bien avouer que l'opportunité créée par le dynamisme et l'engouement de certains personnels m'a beaucoup aidé.

AUTAN

Comment avez-vous vécu cette aventure aux plans sportif et humain ?

M.G.

Ce fut un riche week-end. Riche en sensations nouvelles. Ce qui domine c'est un incontestable stress plus ou moins fort selon les individus. Je crois quand même que le plus pénible c'est l'attente. L'attente que la météo soit favorable, attente que son tour vienne, attente du moment du saut. La préparation psychologique s'use à mesure que le temps passe.

AUTAN

Et pour la sensation ?

M.G.

Le plus impressionnant c'est à la porte de l'avion. La première fois on ne sait pas ce qui nous attend et le saut est relativement inconscient.

La seconde fois c'est plus stressant mais objectivement on a des raisons de se rassurer. Le pilotage de la voile est une phase très agréable. Par ailleurs, j'ai été agréablement étonné par l'atterrissage en douceur. Ce n'est pas l'idée que je m'en faisais.

AUTAN

Il est vrai que votre voilure était de type «aile» ce qui est un très gros avantage si l'on s'en sert correctement.

M.G.

Il faut dire également que nous avons été parfaitement instruit par l'Adjudant LASSERON du Centre d'Essais. Il a été remarquable.

AUTAN

Au plan humain, vous étiez le doyen de la troupe.

M.G.

Dans ces circonstances, tout le monde est ramené au même niveau. Les appréhensions partagées. La hiérarchie n'existe plus. Le contact est direct. Cela m'a donné l'occasion d'avoir des échanges de vues en dehors du cadre du service. C'est très agréable et j'ai beaucoup apprécié.

AUTAN

Incontestablement, comme on dit en termes sportifs : vous avez «marqué des points». Prêt à recommencer ?

M.G.

Cette aventure ou une autre. Déjà, une aventure «RAFTING» est envisagée par la même équipe dynamique et je suis prêt à y participer, ainsi qu'à d'autres le cas échéant.

Au passage je félicite Jean-Christophe BERLAND qui en tant que Président du Cercle des amitiés du CAP fait preuve d'un dynamisme et d'une ouverture d'esprit peu communs et contagieux.

AUTAN

Vous donnez la nette impression d'être très sportif. Avez-vous toujours pratiqué des sports ?

(1) Million de francs

M.G.

J'aime le sport mais je m'y suis mis sur le tard. Lorsque j'étais jeune je n'ai pas pu mener parallèlement mes études et le sport. A l'époque j'ai dû choisir.

AUTAN

Vous vous êtes bien rattrapé.

M.G.

J'ai pratiqué le tennis que j'ai pratiquement abandonné car, arrivé au classement 30/2 je ne pouvais plus progresser. Alors je me suis mis au golf.

AUTAN

Pourquoi le golf ?

M.G.

Parce que l'on peut progresser à tout âge et que la marge est importante. Je pratique également le ski.

AUTAN

Et au plan culture-détente ?

M.G.

Je suis très fana de musique classique. J'aime la guitare classique dont je joue. Dans un domaine différent, je suis un pratiquant assidu de la micro-informatique.

AUTAN

Après cette digression, si vous le voulez bien, revenons au CAP. Quelle impression vous donne l'établissement, comment percevez-vous les personnels ?

M.G.

Je constate que l'établissement est très proche des utilisateurs, STAT et unités opérationnelles. Ailleurs, les rapports étaient beaucoup plus distants et ne s'effectuaient souvent qu'avec l'Etat Major à un haut niveau. A priori ces contacts me semblent très favorables à la bonne compréhension des besoins du «partenaire».

Enfin, les disciplines développées sont beaucoup plus complexes et variées qu'on ne s'y attendrait. L'électronique et l'informatique sont partout. Le travail empirique a totalement disparu, dans la mesure où il a jamais existé.

AUTAN

Quelles difficultés percevez-vous ?

M.G.

L'impossibilité de maîtriser totalement nos moyens d'essais. Nous dépendons à la fois d'organismes extérieurs - COTAM ou CEV - et des conditions météorologiques fluctuantes (faul-an...).

En raison de ces aléas il faut que le personnel ait une réactivité beaucoup plus grande. Il doit s'adapter en permanence. Je pense que les équipes ont les qualités requises d'après ce que j'ai pu constater. Les campagnes d'essais aériens sont un facteur important de cohésion.

Enfin, je crois également que la pratique, sous forme de sport, des techniques parachutistes rapproche nos techniciens des utilisateurs ce qui les fait très bien percevoir lorsqu'ils travaillent ensemble.

AUTAN

Monsieur le Directeur une dernière question : pensez-vous rester longtemps à la tête du CAP ?

M.G.

Je n'ai pas de boule de cristal et je viens d'arriver !

Ceci posé, le CAP, ses techniques, ses personnels, la ville et ses environs me plaisent bien. Par ailleurs, il semble que la pratique soit de laisser en place les Directeurs pour environ cinq ans. C'est une durée qui semble raisonnable car elle permet de développer une politique tout en évitant une possible sclérose.

AUTAN

Qui vivra verra. M. le Directeur l'AUTAN, vous remercie pour la chaleur de votre accueil.

■ Propos recueillis par F. LEHOT



EVOLUTION DE L'AUTAN

Les résultats du sondage de l'AUTAN ont été digérés par le comité de rédaction. Fidèles à notre engagement nous allons essayer de vous donner satisfaction en créant une rubrique nouvelle «la tribune des lecteurs» et en renforçant «arts et loisirs» par une mini B.D. La difficulté étant bien entendu de trouver les collaborateurs qui voudront bien se dévouer à la cause (les capacités existent de façon surabondante).

La tribune des lecteurs

Entendons nous bien, cette rubrique ne sera pas une «tribune libre» où chacun pourrait développer des sujets sans rapports avec notre journal ou les techniques développées par le CAP ou encore tenir des propos confessionnels ou politiques.

Ne paraîtront que les lettres signées. Les propos tenus n'engageant que leur auteur. Une réponse sera faite lorsque la nature de la lettre l'exigera. L'AUTAN se réserve le droit de ne pas faire paraître les courriers qui lui paraîtraient non conformes à la déontologie du journal ou contraires à son éthique. Alors, chers lecteurs pour que cette rubrique vive, conformément à votre vœu, il convient que vous l'alimentiez. La balle est dans votre camp et la vérité au fond de votre encrier.

La mini B.D.

Notre ami Roland FAJEAU a bien voulu se charger de vous distraire un peu plus en concoctant une histoire dessinée se suffisant à elle-même à chaque numéro. Sa verve illustrée donne sa mesure dès ce numéro.

ACTIVITES EXTRA-PROFESSIONNELLES

REMISE DES PRIX DU CONCOURS PHOTO

L'amicale «Cercle des Amitiés du CAP» a décerné les prix de son concours photo le 18 OCTOBRE 1990. Les résultats complets et la présentation des œuvres exposés sont détaillés dans la rubrique «Arts et Loisirs».

C'est en présence d'une assistance nombreuse que le Directeur a remis les prix. C'est M. PICHERIT de SA3 qui a vu son œuvre classée 1ère.

Il faut noter la sympathique participation de retraités : M. ESCAICH et Mme COSANDEY.

Ce premier concours a obtenu un joli succès. Photographes amateurs à vos objectifs pour l'an prochain.

WEEK-END A BOULOC

A l'issue de la remise des prix, le Président du Cercle des Amitiés a évoqué le Week-end canon du parachutisme au cours duquel 23 personnels du CAP, dont le Directeur, soit « 17 % de l'effectif » a pu goûter aux joies fantastiques que procure le saut en parachute. Pour commémorer ces deux sauts en parachute à ouverture automatique avec des voilures de type «aile» un badge a été remis à chaque participant sous les applaudissements de tous.

FLUCTUAT NEC MERGITUR

Pour affirmer le côté convivial de l'affaire, les verres se sont ensuite levés à la santé de tous et à celle du CAP. Il ne restait plus alors qu'à se rendre dans la nouvelle salle de réunion pour assister à la présentation du vidéogramme réalisé par Alain BAUMERT lors du Raid Catalunya. Cette vidéo a procuré quelques minutes d'émotion de qualité à ceux qui y participèrent et permis aux autres de constater que le CAP a dignement tenu sa place tant au plan de l'organisation qu'à celui de la compétition.

Le thème final choisi par Alain BAUMERT est significatif de l'esprit du CAP : la très belle chanson de Georges BRASSENS «LES COPAINS D'ABORD».

Non ce n'était pas le raliot de la Méduse ce bateau...

VISITES

Le mode d'élaboration de l'AUTAN et partant les délais de sa réalisation nous amènent à occulter ou à reporter tardivement au numéro suivant des événements survenus deux mois avant la parution d'un nouveau numéro donné. C'est frustrant. Nous citerons donc désormais, même si l'information semble détraquée, des visites ou réunions qui ont été organisées dans ces périodes de réalisation de l'AUTAN.

MAI :

- Visite du conseil en communication de la DAT : le Cabinet NORD/SUD. Monsieur DEWEIDT et Mme STEINER étaient accompagnés de Mme BENECH et Mlle LEGER du bureau communication de la DAT.
- Réunion au château de Fonsorbes du comité de lecture du journal INFO-DGA. A cette réunion, sous la présidence de l'IGA FRANCES et de Mme TRICOT-JOURAND, participaient des représentants de nombreux établissements de la DGA. Pour le CAP Madame ROUYER, Monsieur CASTERAN et Monsieur CAVAINAC ont participé aux débats.
- Soutien du CAP à INFO-DGA pour la présentation dans le N° 29 de l'environnement des établissements de la DGA à Toulouse. Présentation étendue à la Haute-Garonne. Chacun a pu se rendre compte quel regard M. BOISSET et Mme Brigitte PHONG ont porté sur notre belle cité et sur ses environs.
- Le Château de Pogé ouvre ses portes à l'Association Aéronautique et Aérospatiale de France (AAAF) de laquelle des ingénieurs du CAP sont adhérents (pas suffisamment).

05.06.1990

Visite, sous la conduite du Capitaine OLA, responsable du bureau instruction de l'ERGM/ALAT/Aéro/Montauban, d'Officiers stagiaires dont un étranger. Ces visites régulières, qui entrent dans le programme d'instruction du stage officier «MAT-PARA» sont à présent bien au point, c'est toujours un plaisir d'accueillir nos camarades de Montauban qui ne sont jamais en retrait lorsqu'il s'agit de nous aider d'une manière ou d'une autre.

28.06.1990

Visite d'une trentaine d'Officiers stagiaires de l'Ecole des Troupes Aéroportées de Paris. Bonne opération pour la renommée de l'Etablissement. Malheureusement cette visite, organisée conjointement avec le Groupement Aéroporté de la STAT, est toujours beaucoup trop rapide car elle se situe à la suite d'un «amphi» à l'Etat Major de la 11e D.P. C'est néanmoins l'occasion d'éclairer de futurs titulaires de postes de hautes responsabilités sur notre existence et notre fonctionnement.

20.07.1990

Après les militaires, la D.G.A. Visite de l'Ecole Technique Normale des Constructions Navales de Brest qui forme les Ingénieurs des Etudes et Techniques d'Armement. C'est Jean-Christophe BERLAND, IETA et adjoint au Chef du Centre d'Essais qui, avec sa maestria habituelle, fit les honneurs de la maison à la jeune génération. Comme chaque fois, vif étonnement des visiteurs qui découvrent la diversité de nos techniques et technologies ainsi que des moyens d'essais dont nous sommes équipés. Ce qui marque toujours, c'est le niveau de responsabilités qui est atteint très jeune et la vue d'ensemble sur les programmes développés.

9 et 10.10.1990

REUNION PLENIERE DES INGENIEURS "QUALITE" DE LA DAT

Les 9 et 10 octobre derniers, le Centre Aéroporté recevait en séance plénière les Ingénieurs des bureaux «Qualité» des établissements de la DAT ; cette réunion périodique se déroule successivement dans chacun des 4 Centres Techniques (ETBS, SEFT, ETAS, CAP).

Présidée traditionnellement par le chargé de mission qualité (CST/CMQ : ICA TRUCHETET), cette réunion permet un échange de vues sur les différentes actions entreprises en matière de qualité dans chacun des établissements et contribue à définir des lignes d'action pour l'avenir. Ainsi, pour 1991, une action importante devra être menée dans le domaine des rechanges destinées au maintien en condition des matériels ; on peut noter, à ce sujet, qu'un chargé de mission maintenance (CST/CMM) a été nommé auprès du Chef des Services Techniques de la DAT. Le titulaire du poste, le Colonel GAUTIER, participait pour la première fois à ce type de réunion. Conformément au principe retenu de réunion tournante, la prochaine séance plénière se tiendra en janvier 1991 à l'ETBS. Le CAP a été heureux d'accueillir ces hôtes de qualité.



M. RAFFEL va projeter le film THF 400 images/seconde.



16.10.1990

Visite du Général de Division BURTIN commandant la Section Technique de l'Armée de Terre. A l'occasion de sa visite annuelle au Groupement Aéroporté, le Général STAT est venu passer quelques heures au CAP. Cette visite était autant une visite technique qu'une visite de courtoisie. Au cours de celle-ci les divers aspects du soutien que le CAP dispense au Groupement Aéroporté furent évoqués de même que, bien entendu, les divers programmes en cours et les perspectives d'avenir. L'équipe CAP - STAT, plus solidaire que jamais, a devant elle de belles perspectives.





La St Michel cette année n'a pas démenti le succès des années précédentes. Nombreux sont les anciens du CAP, les amis et relations professionnelles qui ont participé à cette demi-journée de retrouvailles. Ces quelques heures, passées ensemble par des personnes venues d'horizons différents et parfois de très loin, sont devenues un des moments forts du CAP. Comme l'a souligné le Directeur lors de son allocution d'inauguration du nouveau bâtiment, c'est la démonstration de l'attachement que portent, à titres divers, à notre établissement, tous ces visiteurs.

En devisant aimablement, la foule se retrouvait dans le hall de pliage. Chaque année l'équipe « soutien parachutes » nous étonne. Elle trouve, par des trésors d'imagination, le moyen de renouveler sa décoration. Le cœur et le goût mis à l'ouvrage pour nous accueillir deux à trois heures sont dignes d'éloges et l'ICA GASTARRIET le souligna dans son propos.

Dans le couloir aménagé pour accéder à la « grande tente » Monsieur BOUCHET et son équipe avaient disposé les reportages photos de quelques grands événements collectifs : départ de l'ICA BONAN, journée des retraités, raid catalunya ainsi que le premier concours photo.

Dans son allocution d'ouverture du vin d'honneur, le Directeur brossa le tableau de la vie du CAP en 1990 et releva les événements marquants.

Il évoqua bien entendu la création de GIAT-INDUSTRIES et les importantes modifications qu'a entraîné pour le CAP cette mutation, bien



qu'auparavant, et depuis 1983, nous étions indépendants. Les fonctions ordonnancement, régle, BM et une grosse partie informatique administrative ont été transférées au CAP ce qui explique le gonflement des services administratifs.

Au plan technique, les événements majeurs furent : la qualification TFH du site de Fonsorbes, le programme largage à partir du C130, les travaux de faisabilité du largage de personnels en T.F.H. ainsi que les réflexions amont sur le parachute d'arme futur (P.A.F.). Les travaux relatifs à la mise à terre de charges lourdes avec freinage par retro-fusées se sont poursuivis en liaison avec la Société LACROIX.

Pour ce qui concerne les moyens d'essais, c'est bien entendu la cellule C160 récupérée et réaménagée avec talent par les équipes CAP qui eut la vedette, suivie de près par le nouveau portique d'essai de 16 tonnes et 12 mètres sous crochet.

Envisageant l'avenir, l'ICA GASTARRIET estima qu'il se présentait sous de bons auspices : notre budget a été parmi les moins affectés par la rigueur qui s'est abattue en 1990. L'inconnue restant la disponibilité avion pour les temps à venir.

Toutefois, il reste que le CAP doit poursuivre avec énergie sa politique de diversification. Elle représente déjà en 90, 10% de notre chiffre d'affaires. Des contacts fructueux ont été pris avec des industriels français et étrangers (notamment anglais). Les perspectives sont encourageantes.

Enfin, en 1991 les investissements vont poursuivre la lancée de 1990 avec la construction d'un nouveau bâtiment de conditionnement et de pliage, le rapatriement de l'atelier mécanique prototype et la mise en service de la nouvelle entrée rue Roquemaurel.

Pour ce qui concerne l'investissement en personnel, c'est ONZE personnes du GIAT qui ont été mutées au CAP en 1990. Sur les 134 initiales, cela fait quand même 12% de l'effectif ce qui est considérable. Le Directeur souligna qu'avec cet effectif le CAP doit assurer les mêmes fonctions que les gros établissements. Ceci implique : POLYVALENCE, REACTIVITE, DISPONIBILITE et RECYCLAGE. Pour cette dernière qualité, le CAP a montré son efficacité étant donné que sur 8 personnes présentées à l'examen national TSO, 6 ont été reçues, montrant par là leur volonté de progresser.

Cette dernière citation était le fil conducteur qui amena d'abord la citation de notre ami René CARALP (1) récompensé pour invention non brevetable, puis la remise des médailles du travail. Evidemment, il est compréhensible que cette cérémonie soit un peu impressionnante pour les récipiendaires, mais cela rehausse le mérite. N'est-ce pas mieux qu'une remise en catimini entre initiés et seule hiérarchie ?

(1) absent pour cause de maladie et à qui nous souhaitons un prompt rétablissement.

A l'appel de leur nom se présentèrent pour être décoré :

Médaille OR : Monsieur JOULIA Henri
Monsieur OTTAVI Georges
Monsieur VINCENS Claude

Médaille ARGENT : Madame NOEL Marie
Monsieur BOUTHONNIER Jean



Et par St Michel, .. vivent les paras !

LE CRU 90

Le jeudi 25 octobre, date historique de la création du CAP, la promotion 1989/1990 des «bleus» a fait connaissance avec son nouveau cadre de travail, sous la conduite de M. LEPOT.

De bonne heure, mais le café de Monique nous a mis tout de suite dans de bonnes dispositions pour ouvrir bien grands nos yeux et nos oreilles, nous avons écouté l'exposé de notre proviseur sur la DGA, la DAT et bien sûr, au sein de celle-ci, de notre petit Centre Aéroporté. Petit ? plus les images défilaient sur l'écran, plus nous étions fiers d'appartenir à ce petit établissement qui fait de si grandes choses et le reste de la journée n'a fait que confirmer cette première impression. Ensuite, la classe s'est éparpillée, pardon s'est groupée autour de notre guide pour visiter les ateliers, de pliage et de réparation des parachutes. Là les éléments féminins du groupe se sont extasiés devant la puissance et la capacité des machines à coudre, mais comme nous n'étions pas là pour faire de la broderie, il a fallu bien vite se rendre à celui du conditionnement, de l'emballage. Pas de temps de digérer les mots techniques, le mini bus nous attendait pour nous amener au C.E.V., à Blagnac. Comme dans les vieux souvenirs d'enfance, d'un ciel sans nuage, nous est apparu un avion merveilleux, un TRANSAL C160, qui amorçait sa descente, soute vide, pour préparer sa mission d'aérolargage. Dans la cabine de pilotage, chacun d'entre-nous s'est imaginé un petit instant commandant de bord. Le vrai, lui répondait gentiment à nos questions qui ont dû lui paraître bien naïves. C'est en visitant la soute et en écoutant les explications de nos arrimeurs, convoyeurs largueurs que nous avons vraiment mesuré les difficultés et la complexité de leur mission. De retour à l'établissement, nous avons parcouru au pas de charge les laboratoires. Nos lointains cours de physique et de chimie n'ont pas suffi pour tout comprendre, pourtant le maître était à la hauteur. Le cours de sciences naturelles a donné l'occasion de réviser l'anatomie d'un étrange homo - non pas sapiens - car de savant il n'y avait que le professeur. Evidemment, le mannequin a été l'objet de bien des plaisanteries et les affreux potaches se sont

poussés du coude en ricanant. Et c'est dans la bonne humeur que la classe s'est retrouvée autour d'une table présidée par le Directeur soutenu par le Sous-Directeur et le Chef des Services Administratifs.

Après un repas très convivial dont nous ne donnerons pas le menu pour ne pas faire d'envieux, nous avons repris la clé des champs, c'est-à-dire la direction de Fonsorbes pour assister à un largage TFH. Qu'est-ce que c'est que ça : nous nous posions la question il y a quelques jours encore. Maintenant que nous avons été initiés par nos instructeurs d'abord, par les maîtres d'oeuvre ensuite, nous savons et avons été fortement impressionnés. Par le matériel d'abord, les cinéthéodolites, et les mesures précises qui permettront plus tard aux spécialistes d'analyser et d'améliorer encore le largage à très faible hauteur, par les hommes surtout dont nous ignorions l'étendue des compétences. Le premier largage nous a paru parfait et cependant «un peu trop haut, la charge ne doit pas piquer vers le sol» nous a dit notre guide. C'est en néophytes zélés que nous avons assisté au deuxième, parfait celui-là. Nous avons admiré la virtuosité du pilote dans cet étrange ballet.

Mais pour tout vous raconter, il faut parler aussi de notre visite «au Château» parce qu'entre les deux largages nous avons eu droit à notre récréation. Même le goûter était au rendez-vous. Notre guide avait beau nous dire groupir, les indisciplinés ont trouvé tout de même le moyen, qui de traquer les dernières figues, qui de ramasser le rosé des prés.

Ah quelle belle journée, tellement ensoleillée que nous avons pensé que M. LEPOT avait signé un pacte avec les cieux pour que ce jour là, et seulement celui-là, il ne faisait pas beau la veille, il pleut ou il fait froid depuis, le soleil assiste à cette visite. Mais les méchants, il y en a toujours, ont dit que le pacte avait été signé avec le diable.

Quel qu'en soit le prix, notre enthousiasme valait bien ce sacrifice. C'est avec regrets qu'il nous a fallu prendre le chemin du retour pour la séance vidéo. La fatigue aidant, la classe s'est un peu assoupie devant l'écran mais nos professeurs ne nous ont pas fait d'interrogation écrite le lendemain.

Depuis nos bureaux, nos ateliers, nous ne soupçonnions pas cette intense activité à laquelle chacun de nous participait de loin ou de près.

Les BVTH (Bleus Venus de Tous les Horizons) remercient notre guide, nos instructeurs et toutes les personnes qui ont fait que cette journée soit si agréable.

Christiane BALTZ





LA MERVEILLEUSE HISTOIRE DU SPORT PARACHUTISTE DANS LE MONDE



Nous vous avons laissé chers amis lecteurs dans la fièvre des années 30. Époque d'évolutions rapides voire d'effervescence où les risques pris par les pionniers étaient souvent sanctionnés par l'accident mortel ainsi que nous l'avons vu dans les numéros précédents.

J.A. COLLIGNON nous entraîne à nouveau dans cette folle époque.

Le Français Raphaël saute d'un avion en O.A à 20 mètres

Mais cette époque, fertile en coups d'audace (nos paras de ces temps héroïques sautaient à deux sur le même parachute, ou bien seulement suspendus par les mains, ou mieux... par un pied, jouaient aux vrais acrobates sur un trapèze accroché sous l'avion, passaient de l'aile d'un biplan à l'aile d'un autre biplan en vol, tout cela sans parachute...) devait connaître aussi des hommes incroyables, tel ce Raphaël qui réalisa le saut le plus bas d'un avion en vol, à 20 mètres.

Il était nanti d'un parachute Manget à godets,

Ce parachute (il y avait deux modèles, le «Petit Manget» et le grand d'une superficie de 150 m²) voyait son bord d'attaque auréolé d'une série de godets, autant qu'il y avait de fuseaux. Ces godets s'emplantant d'air plus vite que la voile aidaient celle-ci à son épanouissement.

Raphaël sauta d'une altitude de 20 mètres, d'un «monomoteur» volant à plus de 80 km/h.

Il devait se distinguer souvent ensuite en sautant du viaduc de Palaiseau (eh oui, amis paras, les sauts de viaduc ne datent pas d'hier !).

Jean André traverse Paris en parachute

Nous sommes le 12 avril 1938. Le vent est, me raconte René Chancerel, un bon nord-nord/ouest. C'est bon pour André qui décolle du Bourget, assis sur le haubant du Potez. Il grimpe à un bon 3 000 mètres et saute avec ouverture immédiate de son «Grand Manget» à godets.

Il traversa Paris, après un parcours de 40 kilomètres, pour atterrir dans les bois de bures-sur-veyette.

Ce type de parachute retiendra notre attention : c'était probablement le premier grand parachute hyper-sustentateur, car : «il m'est arrivé de descendre tellement lentement - un 0,5 m/seconde - qu'il fallait parfois me tirer par les pieds pour me faire toucher le sol», dit René Chancerel qui uti-

lisa maintes fois cet engin.

Ce parachute et son premier saut, René s'en souvient : son pilote était DARICOURT.

Aussi une légende, ce gars-là : en 40-45, on le retrouve pilote de guerre amenant clandestinement des agents secrets sur la France occupée. Un jour, se posant (tous ne sautaient pas en parachute) sur une D.Z. discrète à la tombée du jour, surprise : c'est la gestapo qui l'attend.

Il sera emprisonné et ne devra sa liberté qu'à la condition de devenir espion à la solde de l'ennemi. Mais sitôt rentré en Angleterre, Daricourt prévient l'Intelligence Service de son rôle «forcé». Il deviendra alors agent double.

Dans le plus grand secret évidemment.

Ce qui lui vaut une triste mésaventure, car la guerre terminée et Paris libéré, on retrouve son nom d'agent à la solde des Allemands dans les archives du Reich.

Aussitôt, il est arrêté une fois encore il lui faudra du temps pour témoigner de sa bonne foi et de son double rôle.

Enfin reconnu comme héros, il sera libéré et décoré pour reprendre du service, la guerre d'Indochine battant son plein peu après, dans l'une de ces petites Cies privées d'aviation qui jouaient de multiples rôles en terre d'Extrême-Orient.

Et alors qu'il vole tôt, à l'aube de l'un de ces pays du matin calme, que son petit avion est frappé de plein fouet par un obus. Obus ennemi, ou fratricide ?

Cette question reste en suspens. Peut-être un jour, lors de l'ouverture des dossiers encore tenus secrets dans les caves de la Grande Muette, une réponse sera-t-elle donnée à ce qui reste l'une des mille questions jamais solutionnées à cette guerre d'Indochine.

A très bientôt, amies et amis lecteurs pour, dans un prochain numéro, d'autres histoires inédites de l'Histoire de notre sport favori.

● Roland J.A. COLLIGNON



En 1928, un des pionniers du film para. Heard McMillan filmera sa propre descente grâce à cette imposante caméra fixée sur son casque de cuir par une armature métallique et... des ficelles.

Ci-dessous, en 1988, lors de l'Hercules Boggie de Moorseele en Belgique, un cameraman des temps modernes. Un rien de différence peut-être mais pas tellement...



Ainsi s'achève cette série de récits parachutistes et l'AUTAN remercie une fois encore J.A. COLLIGNON et le périodique «les hommes volants» pour leur aimable autorisation.

QUAND LE CAP "S'ENVOIE EN L'AIR"

A l'heure de la construction européenne et dans l'optique du grand marché de 93, quoi de plus naturel, pour les entreprises Aéronautiques qui ont des prétentions, que de favoriser à tous les niveaux de leur hiérarchie, des actions dynamisantes pour l'esprit de groupe.

Le C.A.P. ne faillit pas à cette logique, et comme sa vocation aéroportée confère à son activité une aura un peu magique, c'est presque naturellement que son personnel, par l'intermédiaire du cercle des amitiés, s'est trouvé mobilisé autour d'un projet un peu fou :

UNE INITIATION COLLECTIVE AU PARACHUTISME



Le trio féminin à quelques minutes de l'envol

Directeur en tête, largement suivi par son personnel (aussi bien féminin que masculin) la grande aventure commence. Pour ces spécialistes de l'instrumentation et des essais, ces techniciens, mais aussi administratifs, la technique cède enfin le pas à la passion.

C'est le Centre école de parachutisme de Bouloc (82) qui accepte d'accueillir pendant un week-end nos parachutistes en herbe.

Mais, on ne s'improvise pas parachutiste, et pour pouvoir «passer la porte», une formation solide s'impose. C'est pourquoi, pendant la semaine précédant le grand jour, l'équipe s'entraîne chaque soir à répéter les procédures de sortie d'avion et de manoeuvre de l'alle.

C'est Robert LASSERON, parachutiste et moniteur d'expérience, qui prend en charge la totalité des cours, et malgré l'investissement personnel et financier important demandé aux participants, personne ne songe un instant à renoncer.



Il a fallu quelques fois viser juste pour éviter les arbres





Concentration extrême pendant les dernières vérifications

En effet, pour une initiation, tous ont eu envie d'en connaître un maximum. Jugez plutôt :

- Chacun effectue 2 sauts à 1 000 m avec un parachute alle qu'il pilote seul.
- Entre chaque saut, les parachutistes replient eux-mêmes leur matériel.

Rendez-vous est donc pris, et le samedi 13 octobre, toute l'équipe se retrouve au pied de l'avion.

La matinée est toute entière consacrée à une dernière répétition, et la vingtaine de parachutistes, divisée en petits groupes studieux, prend contact avec l'avion, le parachute, et les différents repères de la zone de saut.

Au fil des heures, la tension se fait plus intense, et les visages un peu crispés reflètent la concentration mêlée d'une pointe d'inquiétude à l'idée de se retrouver tout là haut.

Mais un «Eole» déchainé a décidé de faire durer le suspens et il faut attendre 16 h pour assister au décollage du premier groupe.

Tout se passe alors très vite au rythme des rotations avion et le soir la majorité a goûté aux joies de l'air, quelques-uns ayant même décidé de visiter la région en se posant dans les champs alentours, à la grande joie des agriculteurs locaux.

Le 2ème saut est réalisé le dimanche, et vers 17 h après la remise du diplôme concrétisant leur entrée dans le monde des paras, tous les participants, la tête dans les nuages, regagnent Toulouse avec le ferme envie de recommencer.



Un atterrissage académique devant un public nombreux



CHAMPIONNAT DU MONDE

En 1982, les compétiteurs français en précision d'atterrissage (PA) et voltige avec un titre en PA par équipe et une seconde place au combiné, prennent conscience que le titre suprême est à leur portée. Après huit années de patience (Vichy 84, Ankara 86, Suède 88) ils sont en 1990 à BLED (Yougoslavie) champions du monde au combiné par Nation pour la première fois de leur histoire, avec l'équipe suivante: BAAL, BERNACHOT, LAUER, LUBBE, SEIGNER.

Le combiné par nation est calculé en additionnant :

- la place obtenue en PA par équipe,
- la place obtenue au classement par nation en PA, calculée en prenant les quatre meilleures performances en PA individuelle après les huit premiers sauts,
- la place obtenue au classement par nation en VOLTIGE calculée en prenant les quatre meilleures performances en voltige après les trois premiers sauts.

A BLED, 28 nations étaient représentées. Tout le monde y était : civils et militaires de l'Est ou de l'Ouest.

Championnat du monde 1990 digne de son nom avec une organisation logistique et technique impeccable, une véritable ambiance sportive et un jury «pour une fois» tout à fait à la hauteur.

Superbe pactole pour le parachutisme français. Chez les dames, les performances acquises à savoir 7ème place au classement par équipes, 4ème en voltige et 5ème au combiné, face à plus de 110 concurrentes sont somme toute, fort honorables.

Pour terminer un petit clin d'oeil à Patricia GLANARD qui a remporté au classement junior une médaille d'argent en voltige et une médaille de bronze au combiné.



B. BLEAS

PODIUMS DU CHAMPIONNAT DU MONDE

FEMMES

PA

- 1 - Elena Vinogradova (URSS)
- 2 - Denise Bar (RDA)
- 3 - Lai Xiaoli (CHINE)

VOLTIGE

- 1 - Olga Lepezina (URSS)
- 2 - Denise Bar (RDA)
- 3 - Jana Kocarkova (Tchécoslovaquie)

COMBINE

- 1 - Denise Bar (RDA)
- 2 - Olga Lepezina (URSS)
- 3 - Katrin Sperschneider (RDA)

PA par EQUIPE

- 1 - Tchécoslovaquie
- 2 - URSS)
- 3 - RDA

COMBINE par NATION FEMMES

- 1 - URSS
- 2 - RDA
- 3 - TCHECOSLOVAQUIE
- 4 - CHINE
- 5 - FRANCE

HOMMES

PA

- 1 - Branko Mirt (Yougoslavie)
- 2 - Sergei Razomazov (URSS)
- 3 - Werner Martin (RFA)

VOLTIGE

- 1 - Franck Bernachot (France)
- 2 - Sergei Lanskov (URSS)
- 3 - Christian Lubbe (France)

COMBINE

- 1 - Sergei Razomazov (URSS)
- 2 - Christian Lubbe (France)
- 3 - Sergei Lanskov (URSS)

PA par EQUIPE

- 1 - France
- 2 - RFA
- 3 - TCHECOSLOVAQUIE

COMBINE par NATION HOMMES

- 1 - FRANCE
(Lauer, Lubbe, Seigner, Bernachot, Baal)
- 2 - TCHECOSLOVAQUIE
- 3 - URSS



LE CAP S'EN PAIE UNE TRANCHE

Le 28 septembre 1990 la 2e tranche de travaux de restructuration du CAP a été inaugurée par l'Ingénieur Général MALARDEL à l'occasion de la journée de célébration de la St Michel.

La liaison est ainsi réalisée entre le bâtiment du Centre d'Essais quasi neuf et le bâtiment de la Direction qui abrite également le Centre Technique. Avec ce dernier, en cours de réhabilitation, l'ensemble du corps de bâtiment principal sera achevé. Les prévisions, respectées jusqu'à ce jour prévoient le printemps 91.

La partie inaugurée ce jour abrite la partie principale des services administratifs qui étaient bien à l'étroit jusqu'à ce jour, l'entrée d'honneur et son hall d'accueil ainsi que la nouvelle salle de réunion de direction. L'ensemble, réalisé sur deux étages est un trait d'union harmonieux entre les deux grands bâtiments. Il représente environ 800 m² de bureaux.

En prélude à l'inauguration et ouverture de la St Michel le Directeur du CAP dont c'était la fête..., fit profiter l'auditoire de sa récente découverte sur les raisons historiques du choix de l'Archange pour patron des parachutistes en général et du CAP en particulier. Après avoir remercié les autorités présentes, en n'oubliant personne, les amis, les sympathisants et surtout l'ensemble du personnel du CAP, en activité et retraité, l'ICA GASTARRIET céda la parole à l'IGA MALARDEL.

Dans son allocution, l'IGA MALARDEL souligna l'excellente perception que notre Administration Centrale a du CAP. Il a toutefois vivement encouragé l'ensemble du personnel à progresser pour devenir encore plus performant. Notre créneau de l'aéromobilité a le vent en poupe. A nous de savoir être à la hauteur de la situation.

Enfin les ciseaux d'argent (1) furent apportés sur un coussin par Madame GALL et, en présence de Madame BARBIER représentant Monsieur Dominique BAUDIS, de l'ICA GASTARRIET et de trois anciens Directeurs : les IGA LAPLANE, GOURSOLLE et l'ICA BONAN, le ruban symbolique et tricolore fut sectionné. La visite des nouveaux locaux fut suivie d'un vin d'honneur qui arrosa l'événement et célébra la St Michel.

(1) enfin presque.



ARTS ET LOISIRS



Mini BD

" S'EN FAIRE UN MONDE " par Roland-François!!

<p>Création du monde</p>	<p>Le monde connu</p>	<p>Le monde actuel</p>	<p>Le monde souhaité</p>
--------------------------	-----------------------	------------------------	--------------------------



CONCOURS PHOTO

Pour la première fois cette année, à l'initiative de l'Amicale du CAP, un concours photo était organisé.

Ce concours, doté de 3 000 F de prix, offrait une large ouverture de possibilités puisqu'il suffisait pour participer, de présenter un cliché noir et blanc ou couleur de format 18 x 24 cm ; et encore..., ces dimensions furent vérifiées par une «règle élastique», très conciliante !!

Un jury de cinq personnes, appréciant particulièrement les belles images, eût la délicate tâche de départager les concurrents. Mission d'autant plus délicate que l'option «sujet libre» amplifiait la subjectivité des choix...

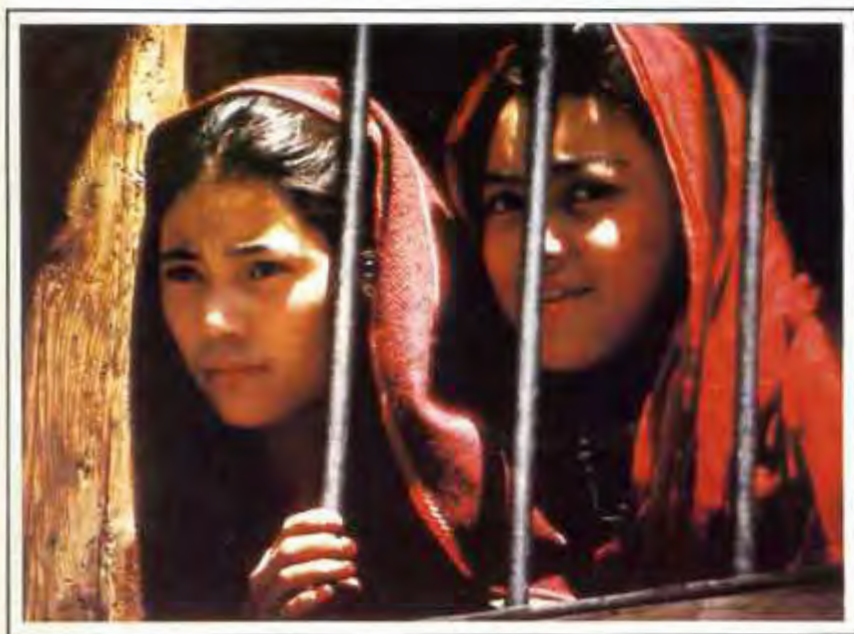
Noir et blanc ? couleur ? Composition graphique ? Portraits ? humour ? Symbole même ?...

Bref, un classement fût enfin établi. Ouf !

La présentation des résultats et la remise des prix ont eu lieu au cours d'un apéritif d'honneur où chacun a pu apprécier les oeuvres exposées et en discuter à loisir les mérites respectifs.

Les cinq premières photos classées vous sont présentées ci-contre, «Les Lotus du Siam» de Gérard PICHERIT, brillant vainqueur, étant reproduite en couverture... à tout seigneur tout honneur !

Vous pouvez donc, vous même, établir votre propre classement... mais vous m'accorderez je pense, que chacune de ces images est intéressante.



Malgré le handicap habituel que constitue une première organisation, cette initiative fut un succès et nous pouvons doré et déjà annoncer que le concours sera reconduit l'année prochaine.

Y'aura-t-il un thème imposé cette fois ?

Peut-être, mais une catégorie «sujet libre» sera de toute façon maintenue.

Aussi, je vous invite déjà à sortir vos appareils...

et à laisser libre cours à votre inspiration.

■ B. MONIFERRAN



REMISE DES PRIX





RAVITAILLEMENT PAR AIR

Dans un numéro précédent nous avons indiqué qu'au début des années 60 le CAP avait déjà entrepris, avec succès, le largage en deux fardeaux d'un bull-dozér. A la lecture de cet article (*) l'un de nos grand ancien et fidèle lecteur : Monsieur Pierre GUIN, a entrepris de nous rappeler qu'en 1953, en Indochine, cette opération avait déjà été réalisée par ses soins et qu'un largage opérationnel avait été réalisé à DIEN-BIEN-PHU.

L'AUTAN a donc ouvert ses colonnes et M. P. GUIN ouvre une page de l'histoire des aéroports. Ses propos n'engagent bien évidemment que leur auteur.

* à compléter en la matière au CAP de M. DÜHARD

L'AUTAN

Actuellement, on utilise plus volontiers le terme de « livraison ». Ne chicanons pas... Mon propos se bornera à évoquer nos activités au Nord Indochine et Nord Laos, le cadre dans lequel elles s'exercèrent et nos moyens.

En 1951, quand je débarquai venant d'une Compagnie de Ravitaillement par Air de Métropole, cette activité spécifique partait de deux aérodromes, tous deux situés dans la banlieue de HANOI :

- celui de GIA-LAM, par avions militaires et civils (Aigle-Azur, Cati, Air Outre-Mer)

- celui de BAC-MAI par avions militaires uniquement.

En dehors et au Nord du Delta jusqu'à la frontière de Chine, de nombreux postes isolés, d'importance variable étaient disséminés. Les plus importants et lorsque le relief le permettait disposaient d'une piste d'atterrissage : là, était pratiqué le « posé ». Au profit des plus petits, il fallait parachuter ou dropper (le riz par exemple contenu dans deux sacs ; à l'impact le sac intérieur se déchirait).

Comme on peut le mesurer, l'homme mangeant tous les jours, patrouillant, utilisant des munitions ou s'éclairant tous les jours, appelons « routine obligée » cette activité.

Souvent, en montagne ou dans le delta, la routine cédait la place à l'urgence indispensable : telle colonne de Groupe Mobile d'intervention avait soif de carburant ou de munitions, tel poste isolé était attaqué. Dans ce cas là, seuls les avions militaires prenaient l'air. On disait : « je décolle pour une O.P.S. » Et les trous dans les carlingues, au retour, symbolisaient bien qu'il s'agissait de missions opérationnelles.

A part deux sauts opérationnels (Nghia-Lo et Hoa-Binh) telle fut ma vie jusqu'à Dien-Bien-Phu. Un nouveau détachement de Ravitaillement par Air fut créé sur la base de CAT-BI, près de HAIPHONG et j'en devins responsable.

L'ère du largage léger par colis d'un poids maximal de 100/120 Kg était morte. Celle du largage lourd, jusqu'à 6 tonnes devenait monnaie courante, avec l'utilisation des avions de transport Américains C 119, bi poutres, portes arrières élevées, et du matériel de largage adapté.

Dans l'histoire militaire mondiale, il semble que le premier largage lourd ait été réalisé en Corée entre KOTO-RI et CHINHUNG-NI.

Sous la poussée d'une innombrable armée chinoise, pourtant décimée par le feu des mitrailleuses portées au rouge malgré une tempé-

rature de -30°, les Marines reculaient et devaient absolument traverser un fleuve, situé au fond d'un gouffre ; il y avait eu un pont mais il avait été dynamité.

Sous le feu, le Génie improvisa. Les C 119, à 150 m d'altitude larguèrent 8 sections métalliques de pont TREADWAY, d'un poids unitaire de 2 tonnes, 6 seulement furent récupérées, au total 7 manquaient pour finir le pont d'une rive à l'autre. Une solution... scabreuse fut trouvée. Dans l'alignement latéral des sections installées, furent mises en place des armatures en bois. Les bull-dozers commencèrent à combler le vide avec des rochers. Puis, on manqua de rochers... Alors, on poussa des cadavres rigidifiés (-30°) chinois, puis de la terre. Et hommes en véhicules purent gagner l'autre rive.

Si CAT-BI ne ravitaillait que DIEN-BIEN-PHU, GIA-LAM et BAC-MAI participaient aussi. Par contre, le largage lourd ne partait que de CAT-BI.

Les ordres du 4e bureau (1) arrivaient par télex.

L'assistance Américaine comprenait :

- au titre de l'US AIR FORCE : 2 officiers supérieurs, moyens de transmission importants avec le Japon, mécaniciens et avions,
- au titre des équipages : les Flying

Tigers civils à partir du moment où les Viets utilisèrent la D.C.A. ils voilaient en général la nuit, nos pilotes le jour

- au titre du Ravitaillement par Air un détachement de la 8081 st AIR SUPPLY CO venant de ASHIYA au Japon (je ne garantis pas l'orthographe) avec:

- un Capitaine : Donald FRAZER
- 12 hommes
- des tonnes de matériels, régulièrement renouvelés par des gros porteurs venant du Japon.

L'outil de base était la gaine 1 Tonne et le parachute G 12, (320 m²). Le conditionnement de caisses d'obus de 105 par exemple était extrêmement rapide et nos sous-officiers, tels PHEULPIN ou TORCATIS (que ceux que j'oublie me pardonnent) y excellaient.

Et puis un jour il fallut parachuter un bull-dozer. Big problème : personne au monde n'avait d'expérience en la matière.

L'engin fut séparé en 2 parties:

- une, la plus lourde pour le bloc moteur, chenilles etc... d'un poids approximatif de 5,5 tonnes,

- l'autre pour la pelle frontale et les bras de support d'un poids très inférieur.

Dans les deux cas, le matériel fut arrimé sur des plates-formes métalliques porteuses type G.P. (Général Purpose : Usage Général).

Dans les deux cas aussi, on utilisera le parachute G 11, 2 tonnes de charge, 730 m² de voileure, si ma mémoire est bonne.

Le largage du colis-pelle se passa très bien ; celui du premier (car il y en eut 2...) bull-dozer fut catastrophique, l'estrope, pourtant très, très épaisse reliant parachutes/Plates-formes se rompit.

Nous décidâmes de doubler cette estrope. Et le bull, ses 3 parachutes G 11, sa plateforme, un largueur et moi-même nous retrouvâmes dans la soute de l'avion au-dessus de la cuvette. Au signal, le parachute ex-

tracteur de la charge (et qui ensuite extrait les voilures de leurs sacs ceci pour les néophytes...) dans le sillage de l'avion fut largué. Dieu que le colis fut long à sortir et disparaître dans le vide ; mais quelle satisfaction de voir le bull se balancer gentiment accroché à ses voilures et se poser à 7 ou 8 m/s. Une première mondiale venait de réussir.

Arrivés à ce point, il faut rendre hommage aux excellents pilotes de transport de notre Armée de l'Air dont le détachement était animé, et ce mot correspond bien en l'occurrence à sa définition, par les sympathique et efficace Capitaine SOULAT.

La base de CAT-BI était commandée par le Colonel BRUNET, un guerrier, pilote de chasse intrépide, parfois coléreux, mais qui faisait preuve à l'égard de notre détachement aéroporté d'une touchante affection.

Un jour il décida de « donner une leçon » à un village du delta d'où partaient des incursions vers la base. Son idée était d'utiliser un C 119 en vue de réaliser un bombardement de saturation avec du napalm (naphtène plus palmitate) qui fut placé dans des touques métalliques d'environ 10 l. Des plates-formes en bois, confectionnées à la demande furent préparées pour servir de support au roulement dans la soute et les touques positionnées sur les plates-formes.

Le drop (sans parachute pour les néophytes) eut lieu d'assez haut. Offrant une surface importante et plus légère que les touques, les plates-formes servirent de point d'ancrage de l'activation des allumeurs. A l'impact au sol, les touques se transformèrent en boules de feu. Vu du ciel, le spectacle était dantesque.

Début mars si ma mémoire est bonne, les Viets commencèrent à creuser des tranchées allant vers les points d'appui à DIEN-BIEN PHU et les photos aériennes, à la salle des opérations de la Base révélaient que ces réseaux de tranchées devenaient de plus en plus denses. De plus la cuvette était sous le feu des canons et la D.C.A de plus en plus active rendait

la précision des largages aléatoires. On avait conçu l'opération « en poésie », il fallait maintenant la subir et la terminer « en prose ». Les points d'appui tombèrent les uns après les autres et ce fut la fin et la marche vers les camps de prisonniers.

Dans l'industrie privée où je me suis plongé à partir de 1962, la hiérarchie tient compte des suggestions ou observations intéressantes lorsqu'elles visent à améliorer la productivité. En R.F.A. par exemple, un ingénieur chargé de la production d'une usine n'hésite pas à se déplacer pour écouter un ouvrier sur le lieu de son travail, parcequ'il pense avoir trouvé un moyen d'accroître le rendement de sa machine. J'avais acquis une expérience dans ma spécialité et je l'avais vécue avec passion mais personne ne me demanda quoique ce soit.

Si j'avais été sollicité pour le faire, j'aurais suggéré de transférer les unités de Ravitaillement par Air de l'Armée de Terre et en particulier du Train (j'ose espérer d'ailleurs que depuis 1962 cette Arme est devenue celle des Transports ou c'est à désespérer...) à l'Armée de l'Air. Fort de l'expérience acquise à DIEN-BIEN-PHU c'est d'ailleurs la décision que prit le Pentagone quelques mois après.

Il faut avoir vécu ces heures de symbiose parfait avec « l'Air » pour le comprendre et l'accepter, même si ce changement heurte de petites habitudes ou bouscule l'immobilisme intellectuel. Symbiose en effet de lieux, de temps, symbiose et complémentarité de moyens humains et matériels. Un Colonel du « Train » en Indochine, dont la spécialité ne se bornait pas au petit doigt sur la couture du pantalon l'avait bien compris et en était un partisan convaincu.

Chez nous, changer des habitudes soulève d'abord des critiques. Quand il y a réel blocage, l'efficacité s'en ressent alors que seul le changement est constant. Au fond pourquoi vouloir convaincre ? Aussi inutile que les murs de cimetières. « Ceux qui sont dedans ne peuvent en sortir et ceux qui sont dehors n'ont pas du tout envie d'y entrer ». (Mark Twain)

(1) Bureau d'occupant du transport et journal logistique



DEPART MONSIEUR



Le 31 août 1990 tout était consommé. La passion de pouvoir entrainé dans les faits. Toutefois, auparavant il y avait en cette fin de journée du 30 août au cours de laquelle l'IGA J.B. RAMÉ, Directeur des Armements Terrestres qui avait fait le déplacement de Paris pour rehausser la cérémonie de sa présence et signifier l'estime qu'il porte à l'ICA BONAN, mais aussi son intérêt pour notre CAP. Il était d'ailleurs entouré des plus hauts responsables de la DAT : les IGA MECHULAM, MALARDEL, BEE, les IGA MAUREL, CAILLARD, Monsieur BARRAQUET. L'ICA BRUNEAU, Directeur de l'ETBS avait également fait le déplacement.

Au plan local, le général de COURREGES, commandant la 11e Division Parachutiste, a tenu à honorer notre ancien Directeur malgré un emploi du temps plus que serré.

L'IGA RIPOLL, Directeur du CEAT, l'ICA SINTES, Directeur de l'ENSICA et d'autres personnalités de la DGA Toulouse.

Les Chefs de Corps d'unités parachutistes : les Lt Colonels DUC et BRULE. Le Colonel PAGNI, Chef du groupement aéroporté de la STAT. Le Colonel JAMMES de la légion de gendarmerie de Midi-Pyrénées.

Madame Monica BARBIER représentant Monsieur Dominique BAUDIS ainsi que Monsieur ESCOULA, Maire de Plaisance-du-Touch.



DE BONAN



A cette longue et très incomplète liste de sympathisants - que les omis nous pardonnent - il faut ajouter quelques anciens du CAP dont l'IGA (CR) LAPLANE, l'ICA (CR) MAURY et le Général (CR) SEIGNAN. Mais il y avait encore beaucoup plus, il y avait la presque totalité du personnel du CAP. Presque, parce que la campagne d'essais aériens qui s'était terminée dans la bourrasque de l'après-midi réclamait la présence sur le terrain d'une partie des nôtres.

C'est à l'IGA MECHULAM que revint le plaisir de faire le panégyrique de M. BONAN. Avec humour et sobriété le Chef des Services Techniques retraça son édifiante carrière ; depuis son entrée à l'école technique de l'ATE, jusqu'à son intégration dans le corps des Ingénieurs de l'Armement et sa nomination au poste de Directeur du CAP. Chacun a pu noter l'attention particulière que le Chef des Services Techniques porte au CAP dont il apprécie l'ambiance conviviale.

Après que le général de COURREGES eut témoigné du parfait esprit de coopération qui animait l'ICA BONAN dans ses rapports avec les utilisateurs, vint le moment des souvenirs et de l'expression de l'estime que le personnel portait à notre ancien Directeur, c'est à Madame JESSE et Monsieur VIGNIAL les deux plus anciens personnels du CAP que revint l'honneur et le plaisir de remettre les présents offerts par notre communauté.

Madame BONAN, qui dans l'ombre a toujours soutenu l'action de son époux, ne fut pas oubliée et le bouquet qui lui fut offert était bien mérité.

Au revoir Monsieur le Directeur, à très bientôt Monsieur BONAN.

L'AUTAN



AU REVOIR ...

Le Colonel PAGNI part à la STAT

Juillet est le mois des mutations mais parfois aussi celui des départs en retraite. Pour ce qui nous concerne nous avons eu le regret de voir le Colonel Jean-Paul PAGNI adjoint militaire au Directeur partir du CAP. Bien sûr il n'est pas allé très loin puisqu'il n'a eu qu'à traverser D8 pour atterrir à la STAT comme chef du groupement aéroporté.

C'est égal, le Colonel PAGNI s'était tellement bien adapté au CAP qu'il semblait «faire partie des meubles». Son action professionnelle efficace a permis quelques beaux succès au CAP et grandi notre image auprès d'armées étrangères. Son non conformisme était apprécié de tous ainsi que ses qualités de cœur. N'oublions pas que son action a été déterminante pour la création du cercle des amitiés du CAP.

Consolation, le Colonel PAGNI, dans son nouveau poste ne pourra que resserrer les liens entre STAT et CAP. Même si de temps en temps quelque «chicaya» technique pourra encore produire des étincelles entre nous, soyons certain que ce sera pour la bonne cause. C'est un signe de bonne santé et ça n'empêche pas les sentiments...

Le Colonel VIGOUROUS prend la retraite

Après une carrière presque entièrement consacrée aux troupes aéroportées, le Colonel Alain VIGOUROUS, adjoint au chef du groupement aéroporté de la STAT s'est retiré du service actif.

Homme de devoir, le Colonel VIGOUROUS n'a jamais déserté son idéal de «CYRARD» et sa rectitude pouvait parfois passer auprès des non-initiés pour de la rigidité.

Au revoir Mon Colonel, l'AUTAN vous souhaite une longue et agréable retraite sous le «BETH CEU DE PAU».



L'au revoir dans la cour du château de Pogé.



LA STAT EN DEUIL

Et le CAP également. Un deuil cruel vient de frapper nos deux organismes.

Le 8 octobre lors de la répétition des présentations groupées de la STAT à Satory, l'Adjudant Chef Jean-Claude VERNET s'écrasait aux commandes d'un autogire. Avec ce sous-officier de haute volée, c'est aussi un homme exceptionnel qui est arraché à notre amitié.

C'est peu dire que l'adjudant chef était un Sous-Officier compétent. Son métier il le possédait sur le bout des doigts. Mais surtout, cette compétence n'était jamais agressive ou par trop démonstrative. Sa confiance en lui rayonnait dans ses rapports avec les autres. Il était exemplaire et estimé de tous ceux qui ont eu à travailler en coopération avec lui.

Le décès de l'Adjudant Chef VERNET est une très lourde perte pour la STAT mais aussi pour le CAP. Tous les personnels de l'ordre technique ou administratif qui ont eu à travailler avec lui ou qui l'ont approché à titres divers, étaient présents pour le dernier au revoir.

C'est très dur de voir ainsi partir un homme jeune, dynamique, confiant dans l'avenir, parachutiste et sous-officier accompli qui semblait promis à un bel avenir.

L'AUTAN adresse ses condoléances attristées à son épouse et à sa fille, mais aussi au Colonel PAGNI et à tout le personnel de la STAT, militaire et civil.

ARRIVEES DE :



*Madame BERGOUNHOU Maryse,
TSEF 1ère classe
affectée à CT à compter du 01.07.1990.*



*Madame DI MAIO Anne,
Adjoint Administratif
affectée à SA.4 à compter du 01.07.1990.*



*Mme CANAL Danielle,
Adjoint Administratif
affectée à SA.4 à compter du 01.07.1990.*



*Monsieur OSTERROTH Bernard, IPETA
affecté à ST à compter du 01.07.1990.*



*Mademoiselle KOEHL Martine, S.A.
affectée à Régie à compter du 01.07.1990.*



*Monsieur COIFFET Philippe, Colonel
affecté en qualité d'Adjoint Militaire
à compter du 01.09.1990.*



*Monsieur DELES Thierry,
TSEF 3ème classe
affecté à CT à compter du 01.09.1990.*



*Monsieur GABOULAUD Patrick,
TSEF 3ème classe
affecté à TIN à compter du 01.09.1990.*



*Monsieur GASTARRIET Michel, ICA
Directeur à compter du 01.09.1990.*



*Monsieur BAJUL Sylvestre,
Scientifique du Contingent
affecté à ST à compter du 06.09.1990.*



*Monsieur DELECROIX Olivier,
Scientifique du Contingent
affecté à ST à compter du 06.09.1990.*



*Monsieur MAURE Alain, Gr. V
affecté à SA3 à compter du 01.10.1990.*



*Monsieur LOUBERE Jean-Marc,
TSEF 3ème classe
affecté à CE à compter du 01.11.1990.*



*Monsieur LAINE Stéphane,
Scientifique du Contingent
affecté à ST à compter du 02.11.1990.*

*Monsieur BANCELLES
en cours TSO 4
affecté à compter du 01.10.1990.*

DEMISSION

- Monsieur MAFFRE Michel
le 21.07.1990

MARIAGES :

- Filles de Mme CASAUX Edith
Brigitte le 09.06.1990
Sylvie le 30.06.1990

Félicitations aux nouvelles épouses.

NAISSANCE :

- Mickaël, né le 03.07.1990
fils de Monsieur ARMAING-ARMAING Daniel

Meilleurs voeux de bonheur à l'enfant et compliments aux heureux parents.

DECES :

- Belle-mère de Madame PERRIER Nicole
le 02.08.1990
- Frère de Monsieur OTTAVI Georges
le 29.10.1990
- Mère de Madame MORENO Josette
le 01.11.1990
- Père de Monsieur ARMAING-ARMAING Daniel
le 22.10.1990

Sincères condoléances aux familles éprouvées.

PROMOTIONS :

- Monsieur FAJEAU Roland
promu "2 B" à compter du 01.01.1990
- Monsieur DAROLLES Thierry
promu "groupe VI" à compter du 01.06.1990
- Monsieur JOUBERT
promu "groupe V" à compter du 01.06.1990

- Monsieur LOURTET Philippe
promu "TSO.T4" à compter du 01.07.1990
- Monsieur BRUGIDOU
promu "TSO.T4" à compter du 01.07.1990
- Monsieur CHAPELET
promu "TSO.T2" à compter du 01.07.1990
- Monsieur LOPEZ
promu "TSO.T2" à compter du 01.07.1990
- Monsieur GOSSELIN François
promu "TSO.T2" à compter du 01.07.1990

Toutes nos félicitations à ces nouveaux promus.

MEDAILLES :

- OR**
- Monsieur JOULIA Henri
 - Monsieur OTTAVI Georges
 - Monsieur VINCENS Claude
- ARGENT**
- Madame NOEL Marie
 - Monsieur CARALP René
 - Monsieur BOUTHONNIER Jean



UN COLLABORATEUR QUITTE L'AUTAN

Depuis le 1er juillet Henri GALAUP est un retraité. Une retraite très active soignée en certain. Dans son fief de Fontaine-Lesang, et dans sa campagne, ses pinceaux doivent danser la sarabande des couleurs et ses mains pétrir la glaise avec délectation.

Pour évoquer la carrière technique et professionnelle l'ICA LAPRANO n'a pu trouver les mots qu'il fallait. Aussi ce n'est pas dans ce registre que nous exprimerons nos regrets de le voir partir et notre plaisir de savoir qu'il donne libre cours à son enthousiasme pour satisfaire son amour de l'art. Ce n'est pas au technicien avisé et compétent, père de l'équipement de translation et d'arronage automatique - L'ISA13 - qui tapisse la sousse des Transall C160, que nos remerciements s'adressent, ni à l'initiateur de l'affaire CIRIP ou encore au spécialiste reconnu de l'aérotransport. Non. C'est à l'homme, à l'artiste, au collaborateur de l'AUTAN. C'est au conseiller pertinent dont l'avis était toujours empreint de tact et du respect d'autrui. L'homme qui, sans jamais imposer ses idées, savait les faire partager. Le technicien avisé du savoir faire et l'homme de l'épaisseur.

Monsieur GALAUP toute l'équipe de l'AUTAN vous remercie et vous dit au revoir. Si vos doigts, par inadvertance, laissent quelque fois le pinceau pour la plume, c'est avec plaisir que nos colonnes s'ouvrent à vous.





Le COMITÉ de RÉDACTION de L'AUFIFAN
présente, à tous ses lecteurs,
ses MEILLEURS VOEUX pour 1991

Toulouse - HOTEL DUMAY - (Musée du Vieux-Toulouse)

