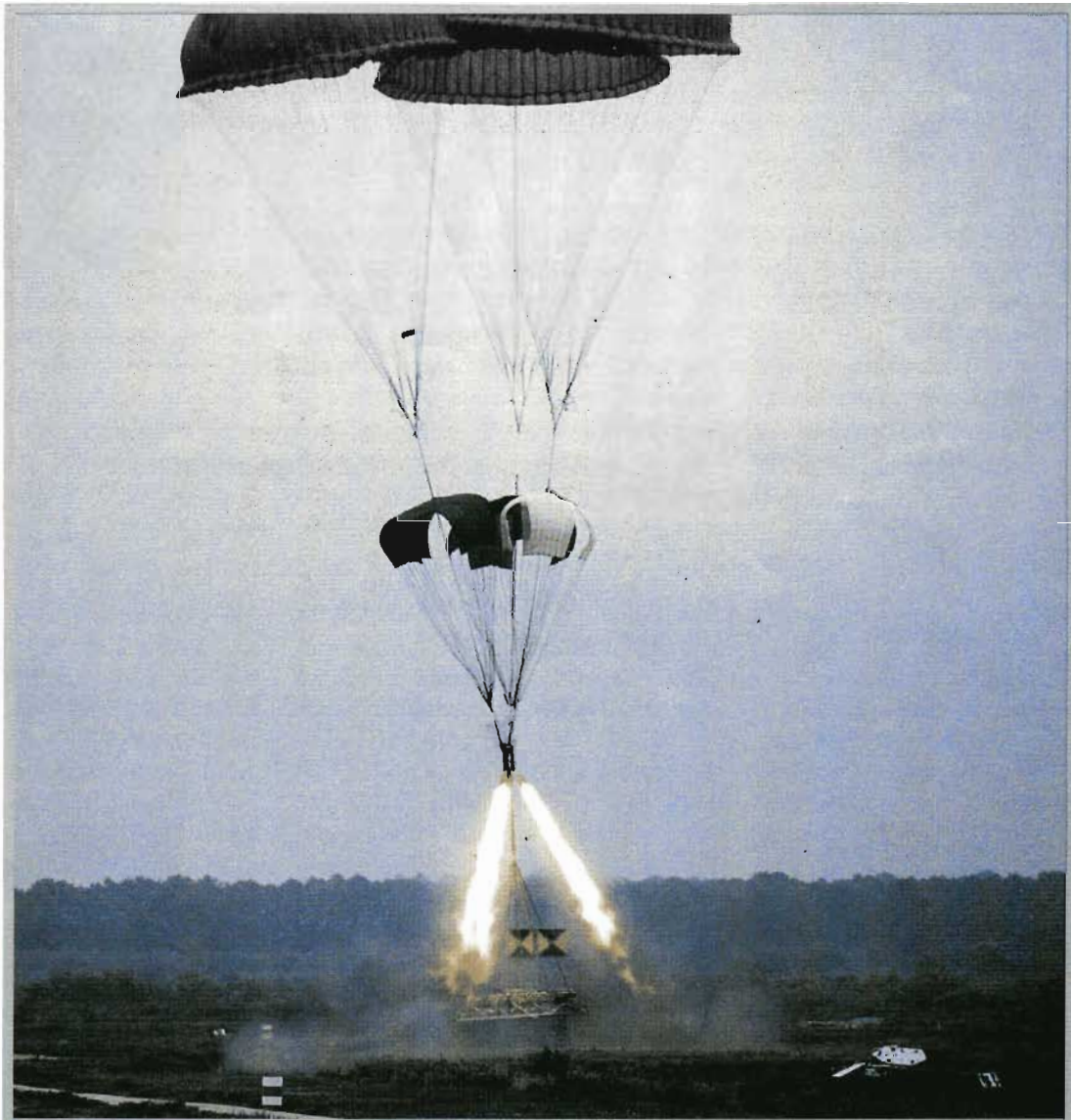


LE JOURNAL

L'Autan

JOURNAL INTERNE DE L'ETABLISSEMENT DE TOULOUSE - DIRECTION DES ARMEMENTS TERRESTRES



Largage avec rétrofusées

Le 17^e RGP

Pour le meilleur... et pour le rire...





C

ette fois nous y sommes ! Le couteau sur la gorge certes, mais nous y sommes arrivés. Adieu veau, GIAT, carcan, tribard et autres contraintes qui, dans la tête de certains personnels du CAP continuaient de trotter suscitant craintes et fantasmes divers. Terminée la gêne d'industriels qui appréciaient mal le fait de laisser des matériels dans l'enceinte d'un concurrent. Finies les confusions sur le rattachement du CAP à Dieu sait quels organismes de tutelle, comme dit Monsieur Rostand par la bouche de Cyrano : «c'est ce qui s'appelle avoir pignon sur rue».

Les dispositions qu'il a fallu prendre en toute urgence compte tenu de l'ultimatum qui nous a été adressé sont provisoires et bien évidemment elles comportent des imperfections et des contraintes supplémentaires. Tout ceci sera en grande partie gommé lorsque l'entrée définitive aura été aménagée sur l'emplacement de la porte Sud dite «porte des jardins». A n'en pas douter il y aura aussi une période de «déverminage» mais au moins les dispositions pourront être prises avec une solide perspective de pérennité.

D'ores et déjà il est possible de louer la bonne volonté de l'écrasante majorité du personnel qui s'est attachée, par son comportement coopératif, à ne pas compliquer les choses pour permettre un fonctionnement optimal de l'organisation provisoire. Que chacun en soit personnellement remercié. C'est avec cet esprit positif de participation dans tous les domaines, que le CAP pourra continuer à se tailler une place de choix au sein de la DGA et à jouir d'une image valorisante auprès de ses partenaires, clients, sous-traitants et, d'une façon plus générale, dans son environnement socio-culturel. Merci donc à tous et rendez-vous en février pour la dernière phase de la marche à l'indépendance.

Fleury Lepot



SOMMAIRE

ZOOM

- p.3 L'épingle du jour
- p.4 Tout ce que vous avez voulu savoir sur la pyrotechnie

REGARD

- p.6 Il y a 60 ans naissait la traction avant

CONTACT

- p.8 La 2ème Division Blindée et la libération de Paris
- p.10 Portrait d'une ergonome passionnée

TECHNIQUE

- p.11 Equipement
- p.12 VBL - Aérotransport

- p.13 Largage lourd...

EVENEMENTS

- p.16-17 Merci d'être venus
- p.18-19 Journée des retraités
- p.20-21 La fête du CAP
- p.22 Quand le bâtiment va...
- p.23 La 11ème D.P. change de chef

MAGAZINE

- p.24-25-26 Le 17^e RGP.



LOISIRS

- p.27 Neuf mois après



- p.28-29 Pour le meilleur ...
- p.30 Garona



- p.31 Carnet

L'ÉPINGLÉ DU JOUR



Yveline PEYROUX
Adjoint Communication du CMS

Créé fin 1989, initialement en tant que département du Service Technique de l'Electronique et de l'Informatique (STEI), le Centre de maquetage de systèmes d'information et de communication (CMS) est, depuis le 31 décembre 1992, un centre technique interdirection rattaché au Directeur de l'Electronique et de l'Informatique. Constitué d'une équipe d'environ 90 personnes dont 90 % de niveau I, il travaille au profit des directions de programmes et des Etats-Majors.

Qu'est-ce que le maquetage ?

C'est une opération qui consiste à réaliser et surtout faire expérimenter par les futurs utilisateurs une version réduite du système à réaliser. Les outils et méthodes utilisés sont suffisamment souples pour quasiment construire cette maquette avec les utilisateurs. Cette démarche complète la rédaction des cahiers des charges et spécifications, dont la validation "papier" s'est révélée largement insuffisante. Le cas échéant, cette version réduite peut être livrée à titre d'illustration à l'industriel en charge de la réalisation du système définitif.

Les missions du CMS

Par vocation, le CMS intervient sur les systèmes ou sous-systèmes dans lesquels l'utilisateur a un rôle

déterminant en matière de traitement de l'information. C'est cette intervention humaine qui rend nécessaire le recours à des techniques de maquetage pour élaborer, clarifier et valider un besoin ou une spécification.

Les systèmes de commandement ou d'aide à la décision, les systèmes de renseignement, les systèmes de supervision, les systèmes de messagerie en constituent les exemples les plus immédiats.

Le CMS aide également les directeurs de programmes à rendre leurs systèmes interopérables, en réalisant des maquettes d'interconnexion et des dictionnaires de données.

Le Centre mène une **veille technologique** dans le domaine des SIC suivant trois axes : connaissance des outils et des techniques disponibles sur le marché, connaissance des SIC civils et des SIC militaires étrangers, impact des nouvelles technologies sur la conception et la réalisation des SIC.

Le CMS intervient également sur les **SIC DGA**, suivant les mêmes axes que pour les SIC des Armées, et peut être amené, dans ce domaine, à jouer un rôle de maître d'ouvrage. Outre les travaux menés dans le cadre des systèmes d'information

internes de la DEI, le Centre apporte aussi son concours à la Direction Stratégie et Performance, en ce qui concerne la partie "système d'information et informatique".

La nature des interventions

Il est possible de recourir avec beaucoup de souplesse aux services et compétences du Centre : **prestations complètement prises en charge par le CMS** (organisation des réunions avec les utilisateurs, réalisation de maquettes, organisation et suivi des validations) sous contrôle du commanditaire ; **hébergement d'une opération d'un maquetage** réalisé par un tiers (mise à disposition de plates-formes et de bureaux, logistique de l'opération, prestations d'accompagnement : ergonomie, méthodes, audit) ; **conseil, assistance, expertise**. Le cas échéant, les équipes du Centre sont en mesure d'intervenir ailleurs que dans ses locaux, notamment chez les futurs utilisateurs.

Chaque prestation assurée est décrite dans un **Contrat de service** engageant la responsabilité du Centre. Ce contrat fixe : les objectifs de l'intervention, les délais, les coûts, les contraintes à respecter, que celles-ci soient d'ordre technique, industriel ou opérationnel. ■





TOUT CE VOUS AVEZ TOUJOURS VO SAVOIR SUR LA PYROTECHNIE...

SI L'ON SE RÉFÈRE AU SENS ÉTYMOLOGIQUE DU TERME, LA "PYROTECHNIE" DÉSIGNE TOUJOURS LES ARTS DU FEU, ART DE L'EMPLOYER ET ART DE LE CONDUIRE. ELLE GROUPE AINSI L'ENSEMBLE DES CONNAISSANCES ACQUISES SUR LES PHÉNOMÈNES DE COMBUSTION, DE DÉFLAGRATION ET DE DÉTONATION. ON ENTEND PAR EXPLOSION, SOIT UNE DÉFLAGRATION, SOIT UNE DÉTONATION.

La découverte probable des premiers mélanges pyrotechniques pour "Feux d'artifices" remonte au V^e siècle avant Jésus Christ et la formulation des premières compositions pyrotechniques de la famille des poudres noires a eu lieu en Chine ou aux Indes vers la fin du I^{er} siècle après Jésus Christ. La tradition voudrait que l'on reconnaisse l'Inde

comme le berceau de l'invention de la poudre noire aux environs de l'an 80 après Jésus Christ.

La pyrotechnie, en se perfectionnant, a vu deux branches se développer parallèlement : celle des artifices utilisés lors des réjouissances populaires et celle des artifices à usage militaire.

Les inventions d'une sorte de bombe et du mortier primitif par les arabes à Tunis vers 950 sont les prémices d'une profonde transformation. Puis, dès le début du XIV^e siècle, l'art commence véritablement à céder le pas à la science avec la fabrication, en 1326 à Florence, de canons métalliques et de boulets en fer forgé ou encore avec la mise au point en 1350, par un moine allemand, Berthod Schwartz, d'un tube à poudre noire propulsant des pierres. Déjà ces réalisations font appel à des techniques plus évoluées qui n'ont plus rien de commun avec l'Art.

On peut dire qu'à partir du XVII^e siècle, la pyrotechnie devient véritablement une science qui s'appuie largement sur les sciences fondamentales comme la chimie, la thermodynamique, les lois du rayonnement ou de l'absorption, etc. ... Il

suffit d'ailleurs pour s'en convaincre de prendre l'ordre chronologique de quelques unes des plus importantes découvertes du domaine pyrotechnique dans le monde :

1660, découverte du fulminate de mercure : explosif primaire.

Un explosif primaire est très sensible aux chocs, à la friction aux sources thermiques etc... Cet explosif est cependant assez peu puissant, il assure en général la fonction d'initiateur auprès de l'explosif secondaire en générant une onde de choc. Par définition l'explosif primaire est placé en tête de la chaîne pyrotechnique.

1771, découverte de l'acide picrique (mélinite) : explosif secondaire.

Un explosif secondaire nécessite une onde de choc pour pouvoir détoner, cette onde de choc lui est délivrée par l'explosif primaire. L'explosif secondaire est peu sensible mais plus puissant qu'un explosif primaire. Il est placé en queue de chaîne pyrotechnique et assure l'effet brisant.

Pour le XIX^e siècle, on peut citer quelques dates importantes :

1832, découverte de la nitrocellulose : sorte de poudre de coton utilisée pour la fabrication des poudres propulsives.

QUELQUES EXPLICATIONS

	effet produit	durée du phénomène	vitesse de décomposition	pression engendrée
Combustion	Chaleur, lumière fumée, etc...	Assez longue	Quelques mètres par seconde	Pratiquement Nulle
Déflagration	Importante force développée	environ 1/1 000 de seconde	quelques centaines de mètres/seconde	entre 3 000 et 5 000 bars
Détonation	onde de choc	environ 1/10 000 de seconde	5 000 à 9 000 m/s	environ 250 000 bars



1847,

découverte de la nitroglycérine : explosif secondaire utilisé pour la

fabrication de la dynamite par exemple.

1877, invention de l'effet de charge creuse par M. Forster : obtention d'un dard de cuivre en fusion au pouvoir très perforant. Utilisé aujourd'hui contre les chars.

1890, découverte du trinitrotoluène (Tolite ou TNT) : explosif secondaire très utilisé pour les chargements militaires.

1894, première obtention de la pènitrite : explosif secondaire utilisé pour la fabrication des détonateurs, du plastic, etc.

1899, fabrication de l'hexogène : explosif secondaire utilisé pour les chargements militaires, cordons détonants, etc...

Enfin, pour le XX^e siècle, 5 dates sont particulièrement intéressantes :

1913, découverte de l'azoture de plomb : explosif primaire très utilisé encore aujourd'hui.

1929, adoption de la première mine anti char en Allemagne.

1935, adoption de la première mine anti personnel.

1939, découverte de l'octogène : un des explosifs secondaires les plus puissants 9100 m/s.

1944, tir de fusées V2 à propergol liquide sur Londres et Anvers, tir qui allait bientôt ouvrir la porte de

l'astronautique à la pyrotechnie, préluant le premier homme dans l'espace en 1961.

En 1824, on assiste à la fondation, par ordonnance royale, de l'Ecole Centrale de Pyrotechnie (ECP) à Metz. Ainsi donc, la pyrotechnie devient une technique officiellement reconnue en France et les pyrotechniciens disposent, à partir de ce moment là, de moyens qui leur permettent d'effectuer un travail sérieux et efficace.

EN FRANCE

En 1870, l'ECP est transférée à Bourges (Metz était trop proche des frontières alors que Bourges est situé au centre du pays). L'ECP de Bourges voit ses activités de recherche et de fabrication se développer très rapidement et atteindre en 1914 leur plein essor. En effet, à titre d'exemple, il suffit de se rappeler que des trains entiers quittaient alors Bourges en emportant 100 000 obus de 75 mm par jour.

La pyrotechnie connaît ensuite en France un certain déclin après la première guerre mondiale pour être pratiquement inexistante en 1945, à la sortie du second conflit mondial.

L'étude et la mise au point des munitions à charge creuse, ainsi que l'ensemble des recherches liées à la propulsion (fusée, missiles...) redonnent de l'essor à la pyrotechnie et à partir de cette époque, les méthodes empiriques qui peuvent encore subsister sont combattues vigoureusement et on assiste alors à une véritable révolution de la pyrotechnie, révolution qui entraîne d'immenses progrès dans les connaissances théoriques et technologiques ainsi qu'une transformation radicale des moyens de mise en oeuvre.

LES APPLICATIONS DU DOMAINE CIVIL

Il ne faudrait pas cependant que le domaine militaire fasse oublier le domaine civil où l'on rencontre également de nombreuses applications de la pyrotechnie. Il est d'ailleurs

intéressant de noter que dans ces deux domaines, on utilise des méthodes semblables, l'un des domaines bénéficiant souvent des progrès de l'autre.

Ainsi, en plus de la fabrication traditionnelle des feux d'artifice et des fusées tirées lors des réjouissances, la pyrotechnie civile confectionne également :

- des fusées paragrêle, (qui fragmentent les grêlons).
- des pétards pour les chemins de fer, (pour la signalisation des trains en panne).
- des cartouches pour la chasse.
- des explosifs pour l'exploitation des mines ou des carrières.

La pyrotechnie civile est en train de conquérir également des domaines plus particuliers tels que :

- le bâtiment où elle a révolutionné certaines techniques d'assemblages des matériaux.
- l'énergie spatiale qui utilise des ensembles de cordons détonants, de boulons ou de rivets d'explosif pour la séparation inter-étages.
- de la propulsion proprement dite des fusées spatiales.
- la recherche pétrolière.
- l'automobile, déclencheur de l'airbag, etc.

Comme vous pouvez le constater, les applications pyrotechniques sont multiples. En effet la pyrotechnie offre une énergie fiable en toute sécurité et d'un rapport poids/encombrement/puissance excellent. De plus grâce aux simulations réalisées maintenant sur ordinateur, la recherche devient moins onéreuse et permet ainsi de concurrencer sérieusement d'autres technologies.

Bien entendu dans le domaine militaire, des réalisations plus récentes ont été obtenues, citons par exemple les missiles, les compositions retardatrices, les blindages actifs etc..

Mais chut, gardons les secrets...

Noël Thébault
Acheteur technique à l'ECAT





IL Y A 60 ANS NAISSAIT LA "TRACTION AVANT" CITROËN

CETTE VOITURE, RÉVOLUTIONNAIRE POUR SON ÉPOQUE, A MARQUÉ L'AUTOBOMBI-LE COMME AUCUNE AUTRE PAR SES AVANCÉES TECHNOLOGIQUES ET SA CONCEPTION D'ENSEMBLE. SA GESTATION FUT, PAR CONTRE, BEAUCOUP PLUS DÉSORDONNÉE ET SURTOUT PAS À PRENDRE EN EXEMPLE.

Nous sommes au début des années 30. Les derniers soubresauts de la crise économique américaine de 1929 secouent encore l'Europe convalescente. Le marché automobile français est morose, techniquement il se cherche. On parle du moteur à l'arrière, au plus près des roues motrices. Les Allemands auraient un projet de véhicule populaire de ce type, qui deviendra "la Coccinelle". Paradoxalement quelques jeunes ingénieurs prônent "la traction à l'avant", mais les réalisations ne dépassent pas le stade des prototypes, l'ensemble transmission/direction posant d'énormes problèmes techniques. Comme ses concurrents, André

Citroën subit cette crise qui malmène ses finances. Malgré tout, et en secret, il se prépare à révolutionner le monde automobile avec l'aide d'un jeune ingénieur : André Lefèvre. Ce dernier, d'abord embauché chez Renault où ses vues "avant-gardistes" font sourire, se retrouve engagé par Citroën, qui lui, croit en l'innovation et lui donne carte blanche pour développer la P.V. (petite voiture). André Citroën pressent le besoin d'une voiture populaire fabriquée en grande série et incluant tous les derniers progrès technologiques connus à ce jour.

Le cahier des charges se résume ainsi : quatre places, 100 km/h, économique à l'achat, tenue de route et confort remarquables. La présentation aura lieu en avril 1934 ainsi en printemps 1932 et il reste bien peu de temps.

Pour André Lefèvre ce sera une traction avant, bien sûr. En plus d'une meilleure motricité, cela permet d'abaisser le centre de gravité de la voiture. Le traditionnel châssis est remplacé par une caisse auto-porteuse munie de suspension à barres de torsion. Le moteur, nouveau lui aussi, est monté flottant, afin d'éliminer les vibrations. Autre nouveauté encore, la direction est à crémaillère et le freinage hydraulique.

Cela fait beaucoup d'innovations pour l'époque et la mise au point n'en est que plus laborieuse.

D'autant qu'on se heurte au scepticisme de la majorité des ingénieurs de la maison qu'il faut vaincre ou, à défaut, contourner. André Lefèvre est parfois contraint de faire réaliser certaines pièces ou certains essais le dimanche ou la nuit...

La plus grande difficulté est bien sûr la transmission aux roues avant qui sont également directrices. Pour ce faire des joints de cardans sont développés mais l'étanchéité est précaire, la graisse s'échappe, les pièces grippent et cassent. Les essais se multiplient, les modifications sont permanentes. Rien n'y fait, les casses mécaniques se poursuivent inlassablement.

Les barres de torsion posent aussi problème, d'ordre métallurgique semble-t-il.

Il y a heureusement quelques bonnes nouvelles. Les moteurs, en particulier, étudiés par M. Sainturat un autre jeune ingénieur, sont puissants et souples à la fois, consomment peu et paraissent d'une fiabilité à toute épreuve. Ils innoveront également avec des soupapes en tête et des chemises rapportées.

Nous sommes à l'hiver 33-34, il ne reste plus que quatre mois avant la présentation de la P.V. Les premières

machines d'emboutissage arrivent des Etats-Unis où elles ont été commandées dans le plus grand secret..

PLUS QUE QUATRE MOIS

La voiture doit également avoir une boîte de vitesses automatique, cette idée vient du "patron" qui y croit dur comme fer après avoir rencontré son inventeur, un soir, dans un salon mondain... Des déboires permanents obligent à revenir à une boîte mécanique traditionnelle au début du mois de mars 1934, deux mois avant le jour "J". Et pas question de retarder la sortie de la voiture, André Citroën est formel.

Pour la fabrication en série, Citroën fait reconstruire les ateliers du quai de Javel, en particulier le grand hall d'assemblage qui mesure à présent 250 m de long pour une hauteur de 48 m. Pour l'inauguration de cette "cathédrale", en octobre 1933, un banquet exceptionnel réunit près de 200 personnalités dont Louis Renault, plusieurs ministres et députés, 2 000 concessionnaires français, 800 concessionnaires étrangers, et 1 500 employés. Des drapeaux tricolores, des projecteurs, des feux d'artifices à l'intérieur et à l'extérieur de l'usine, ainsi que l'orchestre de la Garde Républicaine illustrent le faste de la cérémonie.

André Citroën est dans son élément, malheureusement ça lui coûte cher et le 28 février 1934 les banques lui suppriment les crédits.

Le grand jour approche pourtant, une présentation officielle de la P.V. se déroule le 24 mars 1934 en présence des 40 plus importants concessionnaires et amis d'André Citroën qui leur dévoile sa "voiture". C'est l'étonnement général, il faut dire qu'il y a de quoi ! La voiture est très basse, on ne monte plus s'asseoir mais on descend, chacun veut s'installer au volant. Elle ne roule pas, et pour cause, les pièces définitives de la carrosserie étaient sous la presse il y a quinze jours encore. Pour la boîte de vitesses les ingénieurs n'ont toujours pas réussi à y faire pénétrer tous les pignons suite à l'abandon du

système hydraulique. Et il est trop tard pour étudier et faire réaliser un nouveau carter.

Le 18 avril 1934, place de l'Europe à Paris, devant toute la presse, André Citroën présente la P.V. qui devient alors la "TRACTION AVANT". Et elle roule ! 350 voitures quittent le jour même l'usine du quai de Javel pour être exposées dans la France entière. Ce tour de force est dû, entre autres, à ce que tout le personnel concerné par la P.V. a travaillé le dimanche, et pratiquement jour et nuit pour certains, les deux derniers mois. Au sein de l'usine, tout le monde est à présent persuadé de la réussite du projet et œuvre dans le même sens.

LA PRÉSENTATION OFFICIELLE

Dès le lendemain, la presse unanime couvre d'éloges la traction avant : audacieuse, différente, sensationnelle...

Le 19 avril, cent voitures sortent des chaînes et la cadence monte à trois cents pour le mois de mai.

Avec les premiers clients arrivent également les premiers ennuis. Boîte de vitesses défectueuse, portes qui s'ouvrent en marche, rupture de canalisation de frein, casse d'essieu arrière, roue avant qui s'échappe... Les concessionnaires et agents de la marque aux chevrons réalisent chaque jour de petits miracles avec l'aide de l'usine, qui modifie sans cesse.

Heureusement, la presse se fait plutôt l'écho des qualités exceptionnelles de la voiture, en particulier de sa tenue de route. Les moteurs semblent bien nés également, un 7 cv (1 300 cm³), un 9 cv (1 630 cm³) et un 11 cv (1 910 cm³) équipent la voiture à sa sortie.

Au salon de l'auto de septembre 1934 le stand Citroën monopolise l'attention de la presse et des visiteurs qui se pressent autour des voitures. La gamme s'étoffe, des carrosseries élargies et allongées donnent naissance à la série 11 "normale". D'autre part, les modifications commencent à porter leurs fruits, les incidents diminuent.

A cette époque il faut se rappeler

que les moteurs avaient des cylindres importantes (de trois à cinq litres). C'est pourquoi Citroën présente également à ce salon celle qui va devenir la plus "mythique" de ses créations : la "22". C'est bien sûr une traction avant dotée d'une carrosserie de 11 un peu plus galbée, d'un intérieur plus cossu et surtout équipée d'un moteur V 8 de 3 800 cm³ (en fait deux moteurs de 11 accouplés).

LA "22" PUIS LA 15

Autant dire que les transmissions qui souffrent déjà beaucoup se trouvent rapidement à l'agonie. Les difficultés de mise au point et la trésorerie devenue défaillante ont raison des quelques prototypes réalisés qui n'ont jamais été vendus mais détruits au sein même de l'usine...

La famille Michelin devient propriétaire de la société en décembre 1934. André Citroën, malade, décède le 3 juillet 1935.

Au salon de l'auto 1938 est présentée la plus raisonnable "15" équipée d'un 6 cylindres en ligne de 2 870 cm³. Elle deviendra la voiture officielle par excellence, tant en France qu'à l'étranger.

La police française achètera bien sûr la "Traction" mais surtout des 11 (budget oblige) alors que ceux là même qu'elle doit traquer roulent avec des... "15" !

En juin 1954 quelques berlines 15 sont équipées à l'arrière de la suspension oléopneumatique que consacra un an plus tard sa remplaçante la "DS 19".

La Traction terminera sa carrière en juillet 1957, soit 23 ans après sa sortie. Heureusement pour le plaisir des amateurs, de nombreuses Tractions roulent toujours, en France et à l'étranger. ■



**Hervé
Delaunay**
Centre
Technique de
l'ETBS

LA 2^e DIVISION BLINDÉE

ET LA LIBÉRATION DE PARIS

LE 25 AOÛT 1940, LECLERC, PROMU RÉCEMMENT COLONEL, ARRIVE EN PIROGUE À DOUALA, AU CAMEROUN, AVEC UNE POIGNÉE D'HOMMES. APRES QUELQUES SEMAINES AU COURS DESQUELLES L'AFRIQUE FRANÇAISE LIBRE S'ORGANISE, LECLERC REÇOIT DU GÉNÉRAL DE GAULLE LA MISSION DE PRENDRE LA TÊTE DES MOYENS MILITAIRES DISPONIBLES AU TCHAD ET FAIRE RENTRER AVEC EUX, L'ARMÉE FRANÇAISE DANS LA GUERRE. ALORS COMMENCE L'ÉPOPÉE !

Partant de Fort Lamy, en décembre 1940, Leclerc engage le combat avec des moyens réduits mais des hommes déterminés. Combattant partout où il le peut, contre toute attente et à deux mille kilomètres de son point de départ, Leclerc fait tomber la forteresse de Koufra le 1^{er} mars 1941.

LE SERMENT QU'IL FIT EN CE LIEU ENGAGEA LECLERC POUR L'AVENIR

"Jurez de ne déposer les armes que lorsque nos couleurs, nos belles couleurs flotteront à nouveau sur la cathédrale de Strasbourg".

La lutte contre les forces de l'Axe, les combats au côté des alliés britanniques conduisent Leclerc à atteindre la Méditerranée et à défiler le 20 mai

1943 dans Tunis libérée.

Dès lors, de l'été 43 à l'été 44, une nouvelle bataille va être livrée par Leclerc : "La constitution de la 2^e DB". Il apparaît que la prochaine étape sera le continent et sans doute la France.

Il va falloir transformer l'équipement et l'instruction de petites cohortes, assez mal équipées en régiments soudés, et maintenant richement outillées du puissant matériel blindé américain.

Cette transformation s'effectuera au Maroc puis à partir de Pâques 1944 en Angleterre. Pour rassembler ces hommes d'origines diverses il fallait la personnalité d'un Leclerc qui, en moins d'un an, fit de la 2^e D.B. une force de près de vingt mille hommes.

D'AVRANCHE À PARIS

La 2^e DB franchira la Manche dans la nuit du 31 juillet au 1^{er} août 1944. Débarquant à Utah Beach, elle est bien vite lancée, par la toute fraîche percée d'Avrancher, dans le vaste mouvement organisé contre les forces allemandes.

Les premiers combats de chars se font dans l'enthousiasme sous un ciel éclatant.

Fougères, Château Gontier, Le Mans, Alençon, Argentan jalonnent, sous les acclamations de la population la marche en avant de la 2^e DB.

Ce brillant succès contribue à la libération de tout l'ouest de la France, il est pour tous la preuve que l'outil durement trempé au Maroc et en Angleterre est valable, mais déjà Leclerc et ses hommes ne pensent plus qu'à Paris, Paris toujours envahi, Paris qui s'est soulevé le 19 août, Paris qu'il faut absolument sauver du

désastre auquel, on le sent confusément, Hitler l'a sûrement condamné. Une fois encore, décuplée par celle qu'il constate chez ses hommes, la volonté de Leclerc l'emporte. Malgré les hésitations, les réticences, les craintes du Haut-Commandement allié, il arrache l'ordre et, le 23 au matin, la 2^e DB quitte Argentan en direction de la capitale.

UN SEUL BUT : LIBÉRER PARIS

Le soir même, à Rambouillet, dans un brouhaha de veille de fête, Leclerc signe l'ordre d'opérations pour le lendemain : Mission : s'emparer de Paris... De Gaulle, qui l'a rejoint, lui dit simplement : "Vous avez de la chance !".

Le 24 août, en deux colonnes, la Division s'élance vers Paris. Le Groupement de Langlade, par la vallée de Chevreuse, Jouy-en-Josas, et Clamart, et le Groupement Billotte, par la route d'Orléans, Longjumeau, Massy, Wissous et Fresnes, fraient leur chemin à coups de canon. Les Allemands solidement armés se battent bien, mais le soir, vers 20 heures, à la Croix de Berny, Leclerc sent qu'une occasion se présente.

PARIS LIBÉRÉ

Il saisit le Capitaine Dronne au passage et le lance, avec trois chars et trois sections sur half-tracks, vers le cœur de Paris. L'audace est payante. A 21 heures 22, Dronne arrive place de l'Hôtel de Ville, les cloches de la capitale sonnent à toute volée, les Parisiens frémissent.

Le lendemain 25, c'est le coup de grâce ; la 2^e DB entre dans la ville, s'empare du Gouverneur allemand et

réduit au silence tous les centres de résistance. Près d'une centaine des nôtres, souvent Parisiens d'ailleurs, trouvent la mort dans ces opérations toujours sanglantes, mais, dans les rues, quelle joie, quel soulagement !

LA RÉSISTANCE FRANÇAISE RETROUVE UN ESPOIR QUASI DISPARU

Les groupes de résistance qui se battaient depuis près de huit jours à un contre dix soupirent et fêtent ces soldats français providentiels que Paris attendait depuis quatre ans sans trop y croire.

Le 26, la 2^e DB, se regroupe à l'Etoile, au Rond-Point et à Notre-Dame. Elle voit le Général de Gaulle descendre à pied les Champs-Élysées sous les acclamations d'une foule en délire.

Et, tandis que la ville est en liesse, que des milliers de jeunes gens se bousculent pour pouvoir se joindre à nos unités et combattre avec elles, une partie de nos moyens se porte vers le Nord, Saint-Denis, Montmoryncy, Gonesse : une Division allemande prétend reprendre Paris ! Beaucoup de Parisiens ignoreront les combats qui se livrent alors les 27 et 28 août, notamment à

Pierrefitte et au Bourget ; pourtant, quelques-uns des meilleurs de nos camarades y donneront leur vie pour qu'enfin Paris soit vraiment libéré.

Après dix jours consacrés à remettre en état les quatre mille véhicules, à reconstituer les rangs, à prendre un repos et une détente bien mérités aussi, le 8 septembre, la Division reprend la route.

La route de l'Est bien sûr. La 2^e DB retrouve sa place dans le dispositif américain et dès la Marne franchie elle aborde l'ennemi.

LE DRAPEAU TRICOLEURE FLATTERA SUR STRASBOURG

Elle poursuivra sa progression glorieuse, souvent au prix de durs combats jusqu'à Strasbourg atteint le 23 novembre 1944. Trois ans et huit mois après Koufra, le serment est ainsi tenu.

Après les rigueurs de l'hiver 1944-1945 et les contre-offensives allemandes, tirées en avant par Leclerc plus ardent que



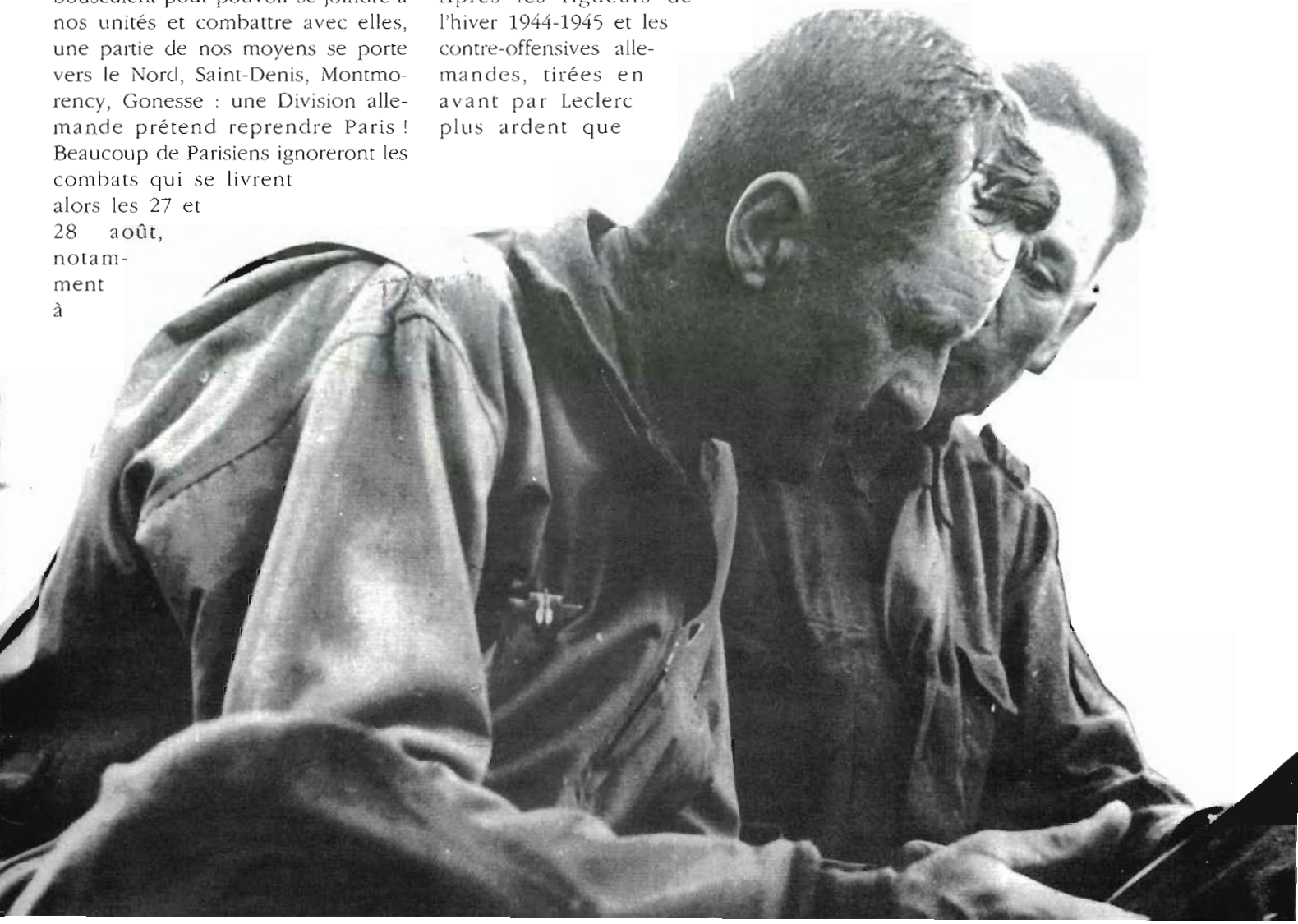
Colonel Michel André

Conseiller Militaire à DAT/MOB, ancien Chef de Corps (1988-90) de la 2e DB

jamais, les avant-gardes de la 2^e DB pénètrent le 4 mai au soir dans Berchtesgaden.

Ainsi s'achevait une épopée des temps modernes. Elle a été rendue possible par la foi, la volonté, le courage et le dévouement de quelques hommes.

Leur souvenir subsiste, vivace et respecté. ■



PORTRAIT D'UNE ERGONOME PASSIONNÉE

UN SYSTÈME NE PEUT ÊTRE OPÉ-
RATIONNEL SI SON UTILISATEUR
NE TRAVAILLE PAS DANS DES
CONDITIONS FAVORABLES. ÊTRE
PLUS EFFICACE, AMÉLIORER LES
CONDITIONS DE TRAVAIL,
RECHERCHER LA MEILLEURE ADÉ-
QUATION POSSIBLE ENTRE UNE
FONCTION, UN MATÉRIEL ET SON
UTILISATEUR, C'EST LA NAISSANCE
DU CONCEPT D'ERGONOMIE

Créé en 1981 à l'ETAS grâce à Jean-Yves Ruisseau, la cellule "Ergonomie" devient Service en 1984 et réorganisé par le Docteur Papin puis baptisé "Centre Facteurs Humains", s'étoffe d'une équipe solide d'hommes et d'une femme : Agnès Kokorian.

NAISSANCE D'UNE PASSION

Passionnée d'ergonomie, ce n'est pourtant qu'en fin de cursus qu'elle a découvert cette discipline. "J'avais une maîtrise de psychologie mais je me suis aperçue que la psychologie clinique n'était plus très porteuse. Voilà pourquoi je me suis inscrite en psychologie du travail, formation qui comprenait des cours d'ergonomie". Dès lors, elle n'a cessé de s'intéresser à cette science et c'est en qualité d'ingénieur ergonomiste qu'en décembre 1989, elle fit son entrée à l'Établissement technique d'Angers. Brillante, Agnès eut tôt fait de faire ses preuves pour être, aujourd'hui, un élément incontournable du centre. En réalité, elle porte deux casquettes travaillant à la fois pour le départe-

ment mobilité et modélisation "Sélection Terre", nouveau département dont elle s'occupe seule : "j'essaie d'élaborer des outils permettant une meilleure sélection des pilotes de char ou d'hélicoptères de combat. En effet, jusqu'à présent, la sélection des équipages de char n'était pas vraiment rigoureuse. Or, aujourd'hui, la complexité du char Leclerc nécessite une nouvelle approche. Il faudra donc trouver quelles sont les aptitudes requises pour le pilote, le chef et le tireur afin d'utiliser au mieux l'engin". Pour ce faire, elle se sert de simulateurs, va interroger les premiers équipages formés sur le système. Un travail de recherche sur le terrain en somme, qui "l'éloigne" certes un peu de sa formation de psychologue, mais qui sied parfaitement au personnage.

Agnès Kokorian semble donc ravie de sa position, de son emploi "même si au début il fut parfois difficile de me faire reconnaître en tant qu'ingénieur et femme à la fois".

En fait, si l'on devait la définir, on pourrait dire que c'est à la fois un ingénieur aimant la recherche mais aussi les nouvelles expériences (comme en témoignent les sauts à 4 000 m d'altitude qu'elle a effectué au CAP lors d'une étude sur le choc à l'ouverture des parachutes !). Elle aime lier son travail à l'agréable. Aussi a-t-elle bondi sur les possibilités de stage de recherche à l'étranger qu'offre la DRET à tous les jeunes ingénieurs le désirant et déposant un projet solide.

GLOBE-TROTTER

Fin novembre et pour un an, la belle s'envolera donc pour Farnborough, au sud-ouest de Londres.

Le projet de recherche d'Agnès : les interactions humaines. Sous ce



Sur le terrain avec les militaires lors d'essai sur les chars à Mailly-le-camp

thème complexe se cache un sujet simple : il s'agit de comprendre les problèmes relationnels existants parfois au sein d'une équipe et perturbant bien souvent le bon fonctionnement du travail. Pour cela, Agnès aura à sa disposition tous les outils anglais et américains existants, ce qui lui permettra d'étayer au mieux la thèse qu'elle prépare en parallèle à la Sorbonne sur ce sujet. "Cette expérience me sera très utile car elle va me permettre d'acquérir une vision différente. De plus, ayant des contacts dans des universités anglaises, je vais pouvoir travailler sur le concept d'un point de vue universitaire avant d'approcher le domaine militaire".

Ce stage, ainsi que ses nombreux déplacements, lui confère une position privilégiée : "le CFH est toujours en relation avec l'étranger, il a une vocation internationale. Par exemple, en appartenant à un groupe de recherche, appelé groupe de l'OTAN, je me suis rendue plusieurs fois aux États-Unis. C'est un avantage mais c'est d'abord professionnel. Le privilège c'est aussi de travailler dans un centre précurseur, qui possède des moyens à la pointe de la technologie".

Daphnée Devin ■
Stagiaire à l'ETAS

ÉQUIPEMENT DES CRAP, COOPÉRATION FRANCO-ALLEMANDE EN VUE

Au cours d'une de ses visites au CAP, une délégation allemande de parachutistes spécialistes de la dérive sous voile, amenée par le Colonel Lieppold, s'est faite présenter les toutes dernières nouveautés en matière

d'équipement des spécialistes CRAP, nouveautés actuellement en étude ou en expérimentation au CAP sous la direction de Bernard Carol.

Objet tout particulier de leur attention : les moyens de vision nocturnes et les nouveaux boîtiers de navigation pour leader et accompagnateurs.

Cet intérêt vient de se traduire par la participation du Colonel Lieppold à une campagne d'essais en vol d'évaluation des derniers prototypes

des boîtiers de navigation intégrant les récepteurs GPS. Les matériels disponibles pour cette évaluation étaient des boîtiers SNCO équipés de récepteurs PLGR PPS (code Y), avant dernière définition, et, le tout dernier, équipé du récepteur PLGR SPS (code C/A). Le but de l'évaluation était d'entraîner une équipe de spécialistes chuteurs opérationnels à l'utilisation de ces nouveaux moyens d'aide à la dérive sous voile et de valider la nouvelle procédure de navigation définie à cet effet, comprenant entre autre, l'utilisation d'un calculateur intégré.

Les premiers résultats des essais d'évaluation ont permis aux responsables des opérations de déclarer que, je cite, "le concept de mission dérive sous voile, tel qu'il est envisagé actuellement, semble désormais inconcevable sans la mise en œuvre d'un tel système de navigation". Cette opinion semble tout à fait partagée par nos homologues allemands qui ont pu apprécier la rigueur déployée dans la conduite des essais, le professionnalisme de nos expérimentateurs et la qualité des produits qui leur ont été présentés. ■

Jean-Paul Seigneurie

AÉROTRANSPORT



Camion Citerne

L'AÉROTRANSPORT AU CAP
POURSUIT UN DÉVELOPPEMENT
QUI VA EN S'ACCÉLÉRANT. AU
COURS DES DERNIERS MOIS...

Ce furent
d'abord les
essais d'aéro-
transport du
camion citerne
TOE/SEA

Lorsque le
camion arriva
sur le parking
du CAP, les
interrogations
fusèrent. L'arrière de ce camion sem-
blait profilé, était-ce pour améliorer
l'aérodynamisme et les performances
en marche arrière ?

Non, ce matériel en essai a été «modelé»
par les contraintes dimensionnelles
aérotransport. On voit à quel point il
est primordial de prendre en compte
au plus tôt dans un programme toutes
les spécifications techniques.



Mât "Furet"

Ce furent ensuite les essais d'aérotrans-
port du mât FURET et de la remorque
LOHR.

Hé bien si, ça rentre...
Le mât est transféré
rampe horizontale. La
remorque est chargée
séparément rampe au
sol. ■

Thierry Delès



VÉHICULE BLINDÉ... LARGUÉ

V.B.L.

Véhicule blindé léger destiné aux
missions de renseignement, le
VBL est adapté à toutes les missions
exigeant mobilité tactique et straté-
gique, discrétion, souplesse, dans
tous types de conflits.

Pour accroître les capacités opéra-
tionnelles des troupes aéroportées,
l'Etat Major a donc demandé au
Centre Aéroporté d'étudier l'aérolar-
gage de ce véhicule blindé.

Les deux modes de largage retenus -
le procédé classique à moyenne hau-
teur (400 m) et le procédé à très
faible hauteur (5 m) - ont fait plan-
cher notre équipe du Centre
Technique.

Après avoir passé avec succès la
rude épreuve des essais au sol, le
véhicule et son conditionnement
furent testés en vol entourés de
soins jaloux, mais comme d'habitude
avec une pointe d'appréhension.

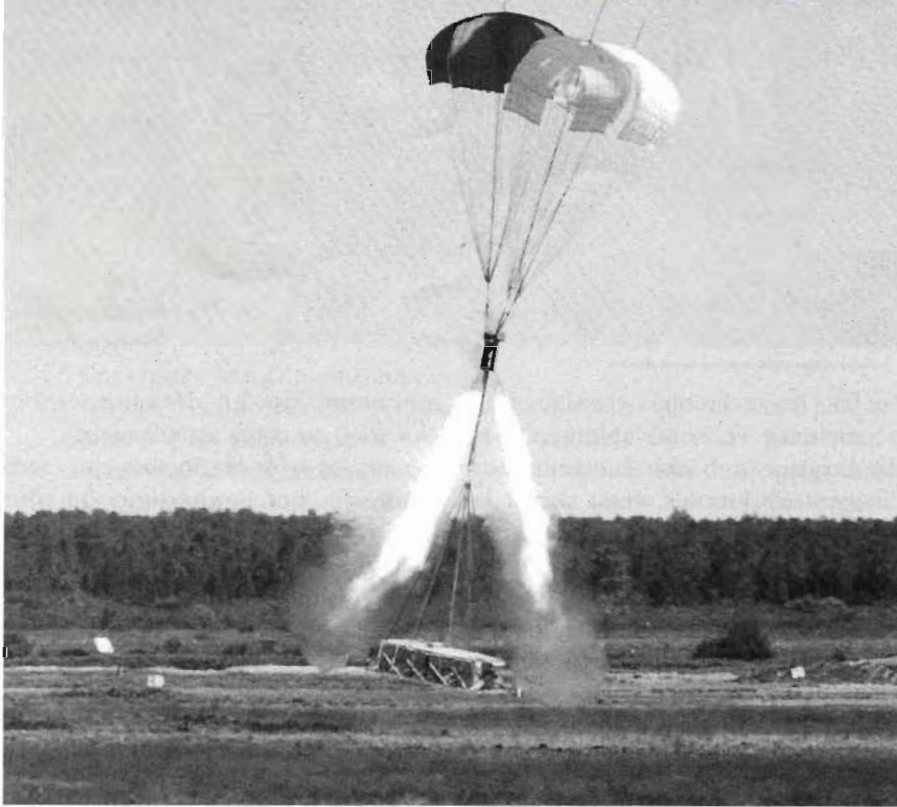
Le VBL a effectué son premier grand
saut en juin 1993 et c'est en juillet
1994 qu'il a été largué pour la pre-
mière fois à très faible hauteur.

Les premiers résultats sont tout à fait
satisfaisants et augurent d'une suite
favorable de l'étude qui devrait
aboutir début 95 à l'utilisation opéra-
tionnelle de ce type de largage. ■

Joachim Gascon



LARGAGE LOURD AVEC RETROFUSEES



Le largage lourd est spectaculaire mais il est mal connu...

Interpellez un passant dans la rue et interrogez le : "...Avez vous déjà entendu parler de parachutage ? ...en avez vous vu" ?

Sans doute, les premières réponses évoqueront les parachutistes, leurs glorieux faits d'armes ; les commémorations du D day sont passées par là.

Le parachutisme sportif est également bien connu.

Mais rarement, les réponses feront observer que les parachutistes sont accompagnés des colis indispensables à leur mission au sol.

Quelques unes seulement évoqueront

les largages humanitaires au Kurdistan, en Yougoslavie et plus récemment au Rwanda.

Il y a aussi ceux qui, vingt cinq ans après, se souviendront du retour des capsules Appollo sous d'énormes parachutes.

Visiblement, le largage lourd est spectaculaire mais il est mal connu.

"TOUT N'EST PAS LARGABLE, DU MOINS FACILEMENT OU RAPIDEMENT..."

Alors poussez, un peu plus avant :

"Savez vous que l'armée française peut larguer des véhicules, des armes lourdes, des missiles, des hôpitaux de campagne, des engins du génie, ...et

jusqu'à huit tonnes" ? Ce dernier chiffre en surprendra plus d'un !

Mais si vous voulez montrer votre science, dites alors : «tout n'est pas largable, du moins, facilement ou rapidement».

Bien sûr, les principaux matériels équipant la onzième division parachutiste sont largables.

Mais les autres, ...tous les autres.

Surprise encore lorsque vous expliquerez que la difficulté ne réside pas seulement dans l'ouverture des parachutes mais aussi et surtout dans l'emballage de la charge à larguer: il faut étudier le "conditionnement" de chaque charge et cela prend du temps.

Le largage de matériel lourd est donc une affaire de spécialistes ; une poignée seulement de techniciens du Centre Aéroporté conçoivent ces conditionnements mis en oeuvre par les spécialistes des unités de livraison par air.

JOKER D'UNE PARTIE DONT ON NE CONNAIT PLUS TOUTES LES REGLES...

Or le nouveau contexte international nous impose de pouvoir, le cas échéant, répondre très rapidement à beaucoup de situations de crise par définition imprévisibles ; car les prévoir toutes et, plus encore, imaginer l'ultime besoin de livraison est très difficile ; le largage sera ordonné lorsque tous les autres moyens auront échoué.

C'est en quelque sorte le joker d'une partie dont on ne connaît plus toutes les règles.

Rendre immédiatement largables

beaucoup plus de matériels dans un délai extrêmement réduit est l'objectif à atteindre : Le Centre Aéroporté étudie actuellement une réponse adaptée.

...RÉTROFUSÉES EN COMPLÉMENT DES PARACHUTES

Un développement exploratoire commencé en 1989 a permis, en effet, de valider le concept d'un dispositif de freinage par rétrofusées en complément des parachutes. Il doit permettre d'atteindre quatre objectifs fondamentaux :

- larguer lourd et préparer l'arrivée du futur avion qui remplacera le Transall,
- larguer bas (90 m),
- s'inscrire dans le système de largage existant,
- simplifier considérablement le conditionnement, l'amortissement, du matériel à larguer.

Le dernier objectif est donc crucial car il s'agit de réagir vite, très vite et tous azimuts en temps de crise.

...80 CM CONTRE 4,10 M

Pourquoi cette solution ? Pourquoi les rétrofusées ?

Rétrofusées après l'impact



L'événement sera bien couvert

En fait, les techniques classiques ne permettront vraisemblablement pas de larguer à basse hauteur des charges très lourdes, étant donné la longueur des parachutes nécessaires. Une solution consiste à réduire les parachutes ; ce faisant, la vitesse de descente est excessive et il devient nécessaire d'apporter un complément de freinage juste avant l'impact au sol.

Il est même possible d'obtenir une vitesse d'impact nettement réduite par rapport aux procédés classiques : un choc au sol correspondant à une chute de 80 cm contre 4,10 m avec les procédés utilisant uniquement les parachutes.

On comprend mieux pourquoi aujourd'hui encore, tout n'est pas largable sans l'étude préalable d'un amortisseur spécifique !

... L'EQUIPAGE EST LARGUÉ A BORD DU CHAR...

Le Centre Aéroporté a donc mené cette étude, non sans avoir regardé les réalisations étrangères :

- les Américains ont aussi, sur le même thème, lancé un développement exploratoire et ils ont vite

enchaîné sur un développement complet, en cours actuellement,

- mais ce sont les Russes qui, sans conteste, ont l'expérience la plus remarquable ; en utilisant l'acquis du spatial - les cosmonautes russes sont récupérés à terre - ils ont développé depuis plus de trente ans un système pour leurs troupes aéroportées.

Pour eux, le seul objectif est le poser en douceur. L'équipage largué à bord du char est opérationnel au sol en quelques secondes. Nous n'en sommes pas encore là.

L'objectif français met davantage l'accent sur la capacité de larguer "n'importe quel matériel".

Un nécessaire travail d'équipe...

Pour ce travail, le CAP est maître d'ouvrage :

Il a confié à la société toulousaine Lacroix-Défense le dispositif de freinage à base de propulseurs. Mais, étant donné l'absence de matériel sur étagère, il réalise lui-même la partie parachute.

C'est une équipe DGA intégrée qui a suivi le projet et réalisé les essais finaux ; ainsi, les différents spécialistes de l'ETBS sont intervenus tour à tour sur la conception d'ensemble, le dispositif de sécurité et d'amorçage et

enfin sur la propulsion. A la Direction des Constructions Aéronautiques, le Service Technique puis les équipes de Cazaux et de Brétigny ont apporté leur expérience des essais en vol.

Le Centre d'Essai du CAP a réalisé l'intégration de la charge ainsi que les mesures embarquées.

Jamais peut-être, le sentiment d'un nécessaire travail d'équipe n'a été ressenti aussi unanimement et fortement dans ce type d'étude.

L'ÉLECTRONIQUE DONNE ALORS L'ORDRE DE MISE À FEU...

Au premier rang des nécessités, la sécurité s'est taillée la part du lion : étude préliminaire de sécurité, pré-études de sécurité système sur chaque sous-ensemble et étude de sécurité de l'essai ont jalonné le projet.

Vient ensuite le fonctionnement :

- jusqu'à sa sortie de l'avion, la charge est en totale sécurité (comme elle le serait durant un simple vol),
- les parachutes stabilisent le plus rapidement possible la descente,

- la dernière sécurité est levée loin derrière l'avion,

- une radiosonde enregistre vitesse et hauteur de la charge par rapport au sol,

- l'électronique donne l'ordre de mise à feu quelques mètres au dessus du sol,

- enfin, les rétrofusées interposées entre la charge et les parachutes délivrent une poussée de plusieurs dizaines de tonnes suffisante pour arrêter la charge juste au-dessus du sol.

Seul le recours à l'électronique permet de simplifier les actions de l'utilisateur lors de la mise en oeuvre et d'obtenir la précision requise : ... à peine quelques dizaines de centimètres.

UN ABOUTISSEMENT ET UN NOUVEAU DÉPART...

C'est ainsi que les 7 et 8 juin 1994, les largages en vraie grandeur d'une charge de six tonnes ont marqué, à leur façon, le cinquantenaire de la plus grande opération aéroportée de tous les temps.

Des essais uniques en Europe occidentale qui furent probants et riches en enseignements :

Le principe d'une solution bi-étage pour les parachutes a montré tout l'intérêt que l'on pouvait tirer de cette solution originale.

En ce qui concerne le dispositif de rétrofreinage proprement dit, la séquence a levé les multiples sécurités et la sonde radioaltimétrique a mis à feu, en conditions réelles, les rétrofusées.

Des résultats nettement encourageants pour un aboutissement et un nouveau départ.

Car il s'agit, aujourd'hui, d'envisager la suite. ■

Christian JOSSE

QUELQUES CHIFFRES :

Poussée : 20 tonnes environ,
Durée du freinage : quelques dixièmes de seconde,
Hauteur de mise à feu : 5 m
Précision de la mise à feu : 30 cm.

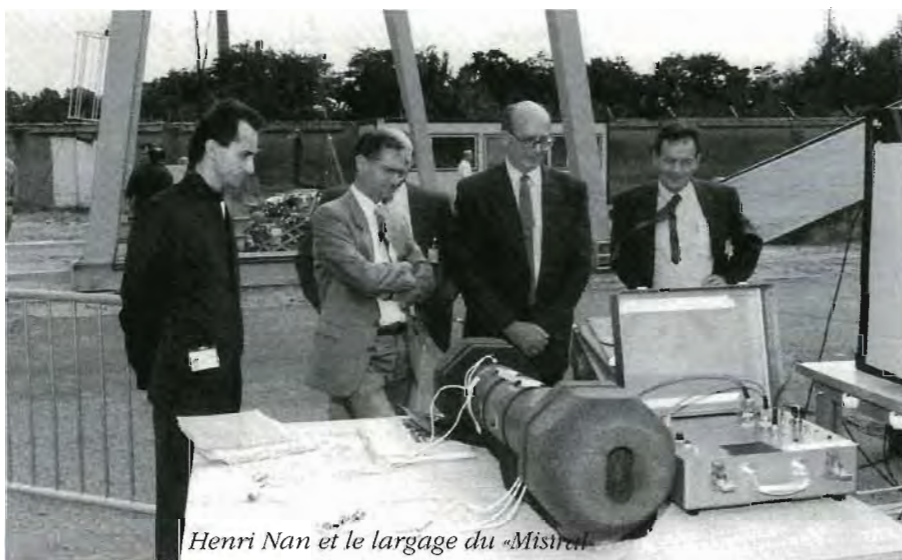


MERCI D'E

NOUS VOICI DANS UN AUTOMNE AVANCÉ, ET COMME CHAQUE ANNÉE L'EFFERVESCENCE DE LA RENTRÉE A SUCCÉDÉ AU RYTHME PLUS DÉTENDU DE L'ÉTÉ. ARRÊTONS NOUS QUELQUES INSTANTS POUR JETER UN REGARD EN ARRIÈRE.

23 juin 1994 URISMIP

A vos souhaits, serait-on tenté de dire ! Ce sigle cache l'union régionale des ingénieurs et scientifiques de Midi Pyrénées. C'est donc à un aréopage de qualité que les cadres mis à contribution pour la circonstance ont eu pour auditoire. Pour effectuer ces visites, les ingénieurs et scientifiques concernés prennent sur leur temps de loisir, c'est donc à un auditoire motivé que les présentations ont été effectuées. Ces ingénieurs qui exercent (ou exerçaient) dans tous les secteurs de l'industrie ont particulièrement apprécié la diversité de nos techniques et le niveau auquel elles sont traitées. Au fait, les ingénieurs du CAP peuvent s'affilier à cette association, il suffit d'en faire la demande. Pour tout renseignement s'adresser à A.G.



Henri Nan et le largage du «Mistral»

05 juillet 1994 Le Directeur de la DEI

Voilà plusieurs mois que, dans le cadre de la réorganisation de la DGA, on parle de la fusion de la DAT et de la DEI. Le but poursuivi étant le rééquilibrage des diverses Directions et le regroupement des «métiers». Il est évident que les spécialistes de la SEFT travaillent dans des domaines très voisins de ceux de leurs collègues de la DEI. Ceci pour choisir un exemple indiscutable. En raison de ses spécificités, le CAP est un peu en dehors de cette dynamique nouvelle. Ce qui n'est pas

une raison pour ne pas s'y intéresser de très près.

Des groupes de travail mixtes DAT/DEI ont beaucoup travaillé et «planchent» encore sur le sujet. Il était donc utile que le Directeur de la DEI, l'IGA Javelot fasse le tour des établissements de la DAT pour saisir les particularités de chacun d'entre eux et apprécier les synergies possibles.

C'est donc sans idées préconçues que le Directeur de la DEI a abordé le CAP... qu'il ignorait complètement. Coup de chance, sa visite coïncidait avec une période d'intense activité et particulièrement la préparation d'une campagne d'essais aériens. Il a pu se rendre compte de la technicité des méthodes et moyens mis en oeuvre par les divers spécialistes du CAP, ce qui l'a semblé-t-il beaucoup étonné.

Le facteur humain n'a pas été éludé car l'IGA Javelot avait souhaité rencontrer des personnels. En plus de tous ceux rencontrés sur le parcours de sa visite, il put tout à loisir échanger quelques mots en fin de journée autour d'un rafraîchissement servi dans un climat de cordiale simplicité.

Les équipements humains suscitent toujours l'intérêt



TRE VENUS

11 octobre 1994

Le Directeur des Armements Terrestres

Chaque année la visite du Directeur des Armements Terrestres rythme le fonctionnement d'ensemble de l'établissement. Placée, pour ce qui nous concerne, en début d'automne, elle participe de façon importante à la relance de «l'année professionnelle». C'est au cours de cette visite que sont mis à plat tous les secteurs d'activité du CAP. Tout y passe : les programmes EMAT, la diversification, la gestion des personnels et des finances, les investissements et le fonctionnement général de l'établissement, sans oublier les relations avec les élus et les utilisateurs. Pour reprendre une formule à la mode, c'est la totale !

La plupart des grands subordonnés de l'IGA Jean Benoît Ramé avaient fait le déplacement de Toulouse dont l'IGA Niels Aschéhoug adjoint au Directeur. Ce dernier passant prochainement, sur sa demande, en deuxième section (il n'y a pas de retraite pour les Généraux) l'AUTAN profite de l'occasion pour lui souhaiter de grandes satisfactions dans ses nouvelles activités.

UNE JOURNÉE DENSE

L'ordre du jour fut très dense, particulièrement au plan des programmes EMAT, c'est ainsi que furent passés en revue le SMAT (futur ensemble de parachutage des personnels) l'équipement des CRAP, l'optimisation du pliage des parachutes, le largage lourd avec des parachutes de type aile, le développement exploratoire du largage de charges lourdes avec rétrofusées, l'avion de transport futur, l'étude de l'infrastructure des unités de livraison par air, et, pour clore la partie technique, les relations avec la Russie.

Les paras ont aussi (beaucoup) de la matière grise...



Excellente prestation de tous les intervenants qui ont suscité l'intérêt de l'Etat Major de la DAT.

Malgré cet emploi du temps chargé, un créneau fut ménagé dans l'après-midi pour la visite du futur bâtiment de conditionnement des charges et de pliage des parachutes, ainsi qu'une démonstration de fonctionnement du moyen de mesure des conteneurs aérotransportables.

domaine où régnait jusqu'à présent un empirisme approximatif avec des normes reposant sur de vagues constatations érigées en dogmes.

A l'issue de cette présentation, un pot de l'amitié réunît les visiteurs et les personnels présents sur le site. Ainsi s'achevait une des journées les plus fructueuses de l'année pour notre CAP.

Fleury Lepot

APPROCHE SCIENTIFIQUE DES ESSAIS

Dans la foulée, visiteurs et accompagnateurs se transportèrent sur le site d'essais aériens pour assister à des essais sur les contraintes subies par les parachutistes à l'ouverture du parachute. La météo avait décidé d'être exécrable et après une tentative infructueuse, hélico et paras d'essais se reposèrent. Restait quand même à présenter l'exploitation faite de ces sauts et les enseignements qui, à ce jour, peuvent être exploités. C'est une approche scientifique d'un



Petit souvenir avant de se quitter ...

JOURNÉE DES RETRAITÉS

PIERRE BLANCHE QUI MARQUE
CHAQUE ANNÉE LA GRATITUDE
DU CAP À CEUX QUI L'ONT FAIT.
JALONNEMENT DE LA CONTINUITÉ
TECHNIQUE ET DE L'ESPRIT
MAISON. SI CETTE JOURNÉE
N'EXISTAIT PAS, IL FAUDRAIT
L'INVENTER.

Ce qui n'a pas changé non plus, c'est
l'esprit dans lequel nous travaillons.

CONSTRUCTION DE L'AIRBUS A 340

Après les retrouvailles entre anciens
et la visite libre aux ateliers et
bureaux, c'est l'occasion de se
compter, de retrouver avec joie
certains que nous n'avions pas revu
depuis longtemps et de
regretter l'absence de beaucoup
d'autres. Enfin, tout ce petit
monde se regroupe pour le
traditionnel briefing du
Directeur qui fait un rapide bilan
de l'année écoulée.

la «cathédrale». Entendez par là la
visite du hall d'assemblage des airbus
A340. Profitons-en au passage pour
remercier Madame Josiane Courtois
qui a permis cette visite et les
personnes du service relations
publiques de l'Aérospatiale pour leur
gentillesse et leur compétence.

D'entrée, nos mentors nous situent,
sur une vaste maquette, les
implantations des bâtiments suc-
cessifs et la colonisation du terrain au
cours des années. Pour l'avenir ce
sera difficile d'agrandir...

Il y a quelques années nous avons
visité le hall de montage du A310 et
des ATR. C'était déjà impressionnant.
Mais alors, ce hall gigantesque et ces
avions alignés comme à la parade,
c'est vraiment époustoufflant.

Ce qui est également étonnant c'est le
peu d'ouvriers qui s'activent autour
des avions et cet environnement
d'une propreté méticuleuse ; un



Prière dans la cathédrale

Pour recevoir ses anciens, le CAP
met les petits plats dans les
grands et essaie de reconstituer leur
ancien environnement. C'est de plus
en plus difficile car le décalage est à
présent énorme dans la manière de
travailler, les rapports entre les
hommes et les moyens mis à la
disposition pour mener à bien des
missions qui, elles, n'ont pas changé.

Cette année encore la visite
organisée pour le groupe sera en
rapport direct avec l'aéronautique : nos amis
de l'Aérospatiale nous accueillent
pour la visite de



Lucette, Georgette, Ida.

véritable hôpital. En l'occurrence ce serait plutôt une maternité pour aéronefs à la taille de Gulliver !

LA VIE DE CHÂTEAU

Toute curiosité et intérêt technique satisfaits, le groupe prend congé du fleuron de l'industrie aéronautique française et reprend la route en



direction de Fonsorbes. Les émotions ça creuse !

Arrivée sur l'esplanade du château. Nouvelles retrouvailles avec ceux qui ont rejoint directement et divers personnels encore en activité. Le soleil brille haut et fort et chacun recherche l'ombre du tilleul et du figuier sous lesquels l'apéritif a été servi. Joyeux brouhaha, petit speech de l'adjoint communication, direction le buffet servi dans le château. Chacun voudrait être avec tout le monde et tout le monde finit par trouver une place. Les agapes se poursuivront tard dans l'après-midi mais, finalement, il faudra bien remonter dans le car que la STAT a mis à notre disposition pour l'occasion et rentrer au CAP. Le temps est toujours trop court lorsqu'il est passé en bonne compagnie.

Rendez-vous à l'an prochain, au mois de juin. Cette fois nous irons visiter... mais que pourrons nous donc bien visiter ? Toutes les idées seront bienvenues. ■

Fleury Lepot

MULTIPLICATION DE CELLULES

Vous souvenez-vous d'un dessin paru dans l'Autan d'avril 1993. Il représentait un jeune garçon mélancolique, habillé en costume marin brodé à ses initiales (de qui pouvait-il bien s'agir ?), assis sur une pile de documents et jouant avec un avion modèle réduit en pensant «Moi aussi quand je serai grand, j'aurai une vraie maquette C.130 ...».

Cette vue d'artiste avait été inspirée par une idée qui faisait son chemin à l'époque : acquérir une cellule de C.130 afin de constituer avec la cellule de C.160 déjà disponible, un pôle d'essais de chargement unique en son genre. Fermez le ban.

Depuis avril 1993, cette idée a germé, pour se transformer en projet, qui lui-même est en passe de devenir réalité.

Vous en saurez davantage dans un prochain numéro. Mais d'ici là prenez garde en traversant l'avenue car votre assureur refusera de croire qu'une cellule d'avion vous a refusé la priorité.



Bruno Delannoy

... ET LA FÊTE DES PARAS, ÉTANT DONNÉ QUE L'UTILISATION DES PARACHUTES, QU'ILS SOIENT DESTINÉS AUX PERSONNELS OU AUX MATÉRIELS, A TOUJOURS ÉTÉ ET RESTE NOTRE ACTIVITÉ ESSENTIELLE. SAINT MICHEL, ARCHANGE, PATRON DES PARACHUTISTES DU MONDE ENTIER EST DONC NOTRE SAINT PATRON ET DEPUIS LONGTEMPS LE CAP S'EST PLACÉ SOUS SA PROTECTION.

LA FÊTE DU CAP

Cette fête est l'occasion annuelle de se trouver réunis en compagnie de tous ceux, avec qui, au profit de qui, nous travaillons, ou encore ceux avec qui le CAP, en tant qu'entreprise, donc groupe de citoyens, se doit d'entretenir de bonnes relations. C'est la raison pour laquelle de nombreuses personnalités sont des nôtres à cette occasion. C'est leur manière de montrer l'intérêt qu'elles portent au CAP et à ses personnels. Il convenait semble-t-il de rappeler à tous qu'il n'y a pas lieu de se sentir dépossédés de «notre» fête. Tous ces invités sont NOS invités et plus ils répondront nombreux à notre invitation, meilleur ce sera pour l'image du CAP donc de ceux qui y travaillent. Cette année de nombreuses personnalités ont honoré de leur présence notre fête, marquant par là leur soutien à notre Etablissement. La liste est longue

Elles furent à la peine, elles sont à l'honneur



M. le Député et Mme le Maire semblent apprécier l'humour du Directeur



Fidèles anciens



Lucette et Josette qui ont assuré une fois encore toute la décoration



Supernanas





Assistance dissipée

Ce fut ensuite le forcing et la course contre la montre pour obtenir (avec la bénédiction de la DAT) l'autorisation de lancer la construction du nouveau bâtiment pour le conditionnement des charges et le pliage des parachutes.



Un doigt monsieur le Directeur.

et je ne citerai que Madame Monica Barbier représentant le Maire de Toulouse, Monsieur Jean Diebold Député de notre circonscription, Monsieur Louis Escoula Maire de Plaisance du Touch, Monsieur Pierre Duplanté Maire de Fonsorbes.

Côté militaire, le Colonel Rocher commandant la légion de gendarmerie de Midi Pyrénées, le Colonel Petit délégué militaire départemental, le Lieutenant Colonel Gilbert Laurier commandant la BOMAP, les Colonels Pagni et Duc du groupement aéroportés de la STAT, et aussi des représentants de la 11e DP, du bureau du service national, de la DCMAT...

L'IGA Ferrandon directeur du SIAR/DSO et représentant du DGA dans la région est venu en voisin et en fidèle du CAP. La DGA était d'ailleurs éminemment représentée également par divers personnels des autres établissements de Toulouse.

Parmi les industriels on remarquait la présence de Monsieur Roussel, Directeur d'Aérazur, qui avait fait le voyage depuis la région parisienne.

Que tous les autres me pardonnent de ne pas les citer, ils savent combien leur présence nous a honoré. C'est donc devant une belle et illustre assemblée que l'ICA Gastarriet a pu entonner son morceau de bravoure : le passé, le présent et le futur du CAP.

Nous avons pu ainsi nous remémorer tous les événements qui ont émaillé notre vie depuis la dernière St Michel et Dieu sait (et St Michel aussi!) qu'ils furent nombreux et variés. Ce fut d'abord l'étude technique et économique pour démontrer la nécessité de garder le CAP sur son site actuel. Etude relayée par nos élus et par les utilisateurs (et particulièrement la STAT).

Le Directeur n'étant pas homme à s'attarder sur le passé, ce fut ensuite la projection dans l'avenir. Celui-ci semble clair.

Il se confirme que nous aurons du pain sur la planche. Côté parachute, c'est le SMAT qui, après les pré-études lancées en 93 et 94, fera l'objet d'une étude par deux industriels avec la perspective de la livraison des premiers parachutes de série en l'an 2000. Et voilà le pas franchi, nous y sommes. Comme simultanément l'avion de transport futur sera en développement, voilà l'occasion

unique et historique pour que nos matériels aéroportés soient parfaitement adaptés à l'avion de transport.

Viennent ensuite les premiers succès des essais de freinage des charges par rétrofusées, les activités de l'équipe de simulation numérique, celles des spécialistes du textile et leurs travaux dans le domaine de la tenue aux contraintes dynamiques et aussi les «pompiers volants» ainsi que le Directeur a baptisé Jean-Pierre Sigur et sa bande de spécialistes en aérotransport. Les pompiers en question vont bientôt disposer d'une lance nouvelle avec l'arrivée courant novembre de la cellule C130 qui nous vient des Etats-Unis.

Au plan des moyens d'essais ; le banc de contrôle dimensionnel des conteneurs aérotransportables et le nouveau mouton dynamique pour les essais sur les textiles ont eu leur minute de gloire. L'ICA Gastarriet terminait son discours par l'évocation des activités extra-professionnelles qui réunissent les personnels et les succès obtenus. La formule qu'il utilisa et proposa est tout un programme. Je vous la cède bien volontiers : «Essayer de faire toujours mieux, tous ensemble»

Et par Saint Michel, vive les paras ! ■

Fleury Lepot

ILS FURENT A L'HONNEUR

Point d'orgue à la réunion de famille que veut être notre Saint Michel, la remise des médailles du travail aux personnels qui ont effectué un temps de service significatif au Ministère de la Défense est toujours un moment de joie. En effet, quel meilleur moment choisir pour honorer des personnels, qui ont oeuvré longtemps dans l'ombre pour que notre grande machine fonctionne bien et soit efficace, que cet après-midi où toute la famille et les amis sont réunis.



Cette année, se sont présentés pour cette distinction :

Médaille de bronze : Mesdames Anne-Marie Deguilhem, Christiane Gall, Suzanne Sampiétro, Messieurs Bernard Montferran, Jean Claude Raffel, Gilbert Quéré.

L'AUTAN leur présente ses plus vives félicitations.

Fleury Lepot

Après quelques tentatives infructueuses, dues sans doute aux délires d'un architecte doux rêveur (voir photo fond de page), la carcasse métallique du futur bâtiment de conditionnement des charges lourdes, s'érige lentement, grignotant peu à peu l'espace laissé libre par l'ancien parking.

Enfin le voilà, peut on dire de ce bâtiment, car il est vrai que jamais l'érection d'un outil de travail n'avait fait autant couler de salive. Les poutrelles bleues finement assemblées dessinent bientôt une toile d'araignée métallique que des murs bétonnés aussitôt s'en vont parer.



QUAND LE BATIMENT VA, ... OU J'AI ENFIN VU L'ARLESIENNE

La fonctionnalité de ce bâtiment ne fait aucun doute et les personnels concernés n'auront aucun regret, je pense, à quitter les lieux où ils ont si longtemps œuvré, et qui dataient du siècle dernier. Rendu indispensable pour restituer l'espace nécessaire aux regroupements de nos services d'une part et préserver l'avenir en se donnant

les moyens de répondre aux futures demandes de prestations pour des avions-pouvant emporter des charges de plus en plus lourdes, ce bâtiment est la réponse appropriée aux défis de la fin de ce siècle que le CAP ne manquera pas de relever, et il est, espérons-le le symbole de notre vitalité et de nos espérances.

La vitesse de réalisation du bâtiment dépassant de loin celle de sortie de l'Autan, que le lecteur ne s'étonne, en visitant le CAP, de voir aujourd'hui le bâtiment en voie d'achèvement.

Nous vous donnons rendez-vous au prochain numéro pour visiter de plus près ce si vaste chantier. ■

Jean-Paul Seigneurie

LA 11^E DP

DÉCIDÉMENT ÇA TOURNE VITE CHEZ NOS UTILISATEURS. LE GÉNÉRAL MAURICE GODINOT SUCCÈDE AU GÉNÉRAL HERVÉ GOBILLIARD APPELÉ À D'AUTRES FONCTIONS.

CHANGE DE CHEF

Nous pourrions écrire : le Général Godinot revient à la 11e Division Parachutiste. En effet, la carrière du nouveau patron de nos utilisateurs est faite d'une belle fidélité aux troupes aéroportées dans lesquelles il a servi à diverses périodes de sa carrière.

Né le 12 avril 1942 à Annecy, Maurice Godinot entre à l'école spéciale militaire de Coëtquidan en qualité de St Cyrien à l'âge de 19 ans. A sa sortie en 1963 il choisira l'infanterie et effectuera son application à l'école d'infanterie à Saint Maixent.

Comme il portait en lui le virus «para» le lieutenant Godinot est affecté au 1er Régiment de chasseurs parachutistes. Il est ensuite instructeur à l'école de Coëtquidan puis affecté au 92ème régiment d'infanterie à Clermont-Ferrand où il effectue son temps de commandement de capitaine.

Nous retrouvons ensuite le capitaine Godinot à l'Etat Major de la 1e division à Trèves (Allemagne), puis, après avoir brillamment réussi à l'école supérieure de guerre, il retourne à l'école de Coëtquidan

où il commande une promotion de Saint Cyriens.

Après un détour par l'Etat Major à Paris (direction des personnels militaires de l'armée de terre) le Colonel Godinot obtient un commandement envié : celui du 9e régi-

ment de chasseurs parachutistes à Pamiers. Il s'illustrera au Liban et son régiment sera cité à l'ordre de l'Armée. C'est comme Chef d'Etat Major que le Colonel Godinot fera son premier séjour à l'EM 11e DP. Il y restera trois ans.

Après avoir été chef adjoint au cabinet du Général Chef d'Etat Major de l'armée de terre, il est nommé Général de Brigade en 1992, il a 50 ans. Il effectue deux années au secrétariat général de la défense nationale où il est directeur du cabinet du secrétaire général.

A l'issue de ce parcours très complet le Général Maurice Godinot prend donc le commandement de la prestigieuse 11e Division parachutiste.

L'Autan, en son nom, et au nom de tout le CAP lui souhaite la bienvenue à Toulouse et espère le voir prochainement en visite dans notre établissement. ■

Fleury Lepot

d'après la biographie aimablement fournie par la 11e DP



DU CÔTÉ DES OPS

LE 17^e RGP

LE GÉNIE ! VOILÀ UNE ARME MAL CONNUE DU GRAND PUBLIC. ET POURTANT, DEPUIS DES SIÈCLES SES INTERVENTIONS ONT SOUVENT PESÉ LOURD DANS LE SORT DES BATAILLES. SANS DOUTE EST-CE PARCE QUE LEUR TRAVAIL RÉPUTÉ INGRAT EST SOUVENT TEINTÉ D'ABNÉGATION ET DE DISCRÉTION.

Qu'on se souvienne des sapeurs du Général Eblé, oui ceux qui les 25 et 26 novembre 1812.. vous vous souvenez ? La Grande Armée, la retraite de Russie, la Bérézina ! Oui ces hommes, ces pontonniers dévoués jusqu'au martyr, qui dans une eau quasi polaire charriant des blocs de glace, construisirent deux ponts de chevalets pour que les restes de l'armée Napoléonienne, cernés par trois armées Russes, puissent échapper à l'étau.

UNE BELLE HISTOIRE

Ces traditions de courage, de savoir, de force et de dévouement se sont développées depuis la création de compagnies franches de mineurs en 1706 par le commissaire général des fortifications Monsieur de Vauban. Nous retrouvons toutes ces vertus à la lecture de l'historique du 17^e Régiment du Génie Parachutiste. D'ailleurs l'étendard porte la marque de la conduite

exemplaire du régiment en arborant deux citations à l'ordre de l'Armée. Dans ses plis est inscrit «Germersheim 1945», rude bataille de la campagne d'Alsace pour le franchissement du Rhin.

A cette époque le régiment n'était pas encore parachutiste - il ne le devint qu'en août 1946 - mais il reprit les traditions de ce 17^e Régiment Colonial du génie.

Depuis, une longue suite de campagnes au cours desquelles il est possible de suivre pratiquement toutes les interventions des unités parachutistes, donc de l'Armée française.

Ce fut d'abord l'Indochine où le 17^e se signale à Cao-Bang, Sontay, Hoa-Binh, Nam-Din, Dien Bien Phu. C'est ensuite l'Algérie où les 60^e et 75^e compagnies du génie aéroporté opèrent au sein des 10^e et 25^e Divisions Parachutistes et, avec une partie de celles-ci, la projection vers Suez en 1956 puis Bizerte en 1962.

Au gré des événements qui, régulièrement, agitent les anciennes colonies de l'empire français, l'Etat fait face à ses accords et engagements en envoyant des unités pour aider ces pays à asseoir leurs jeunes démocraties. Et c'est ainsi que nous retrouvons nos parachutistes : conseillers techniques militaires, bâtisseurs de routes et d'ouvrages divers, destructeurs de ruines et pièges de toutes sortes, infirmiers, aides-soignants pansant les plaies du corps mais



SAPEUR SUIS - PARA DEMEURE

aussi, souvent, celles de l'âme en apportant aux populations désolées le réconfort de leur forte et rassurante présence. Nos paras bâtisseurs participent activement à l'aide humanitaire. C'est la trop longue kyrielle des conflits locaux ou des guerres larvées dont les fauteurs profitent du manque de détermination des organisations mondiales pour perpétrer leurs mauvais coups.

DANS LE MONDE ENTIER

Les unités du 17^e RGP se retrouvent donc au Sud Liban avec la FINUL (1) au Tchad dans le cadre des opérations Manta, Epervier... à Beyrouth au sein de

(1) Force Interimaire des Nations Unies

*Ils soulagent les misères**Déminage au Cambodge**Destruction de munitions au Koweït*

la Force Multinationale de Sécurité. Nous les retrouvons même au Pakistan où ils apportent leur aide aux réfugiés afghans.

S'égrennent également la Guyanne, la Guadeloupe où un groupe participe à la réparation des dégâts causés par le

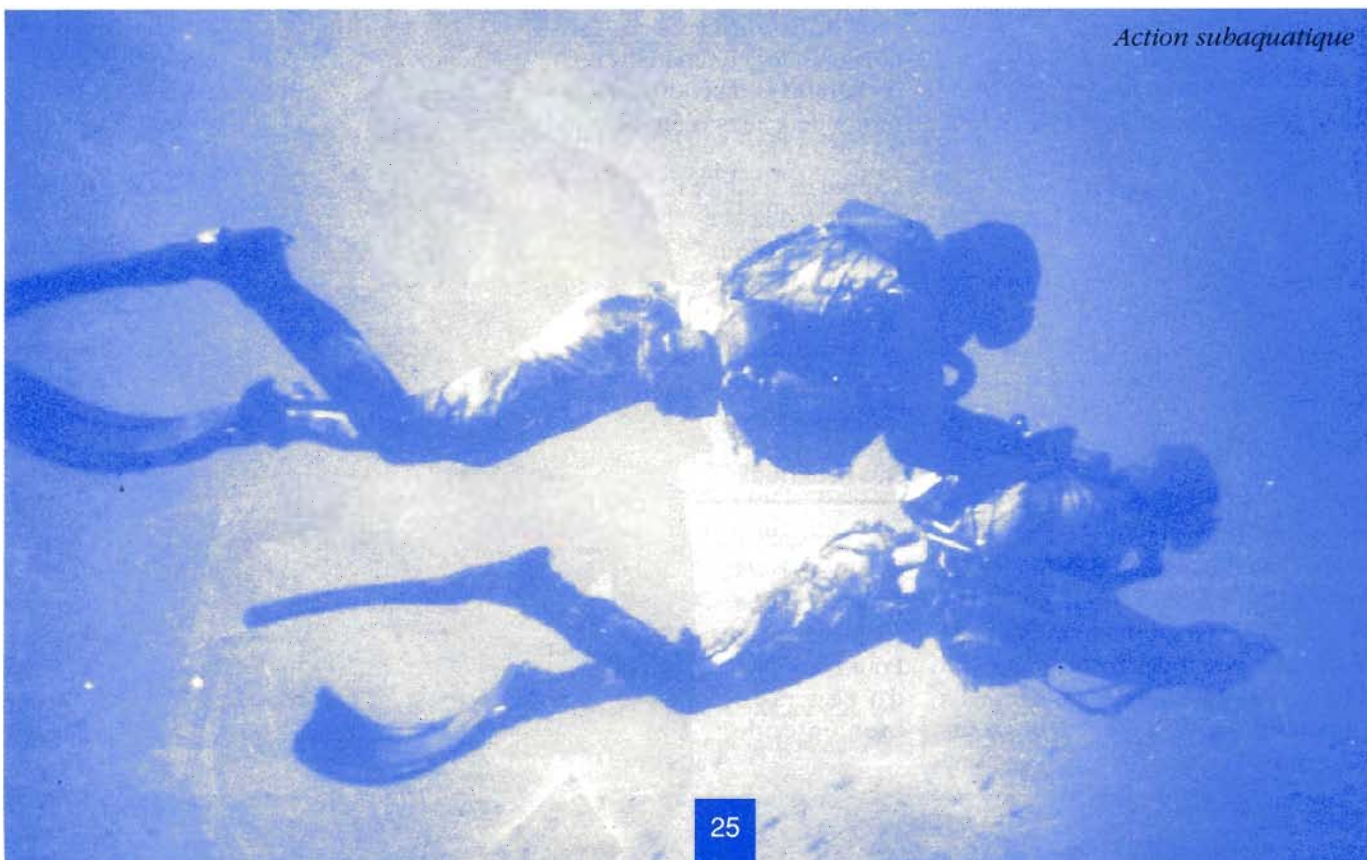
cyclone «Hugo». Plus près de nous les sapeurs-paras prennent une part considérable dans l'opération «Daguet». Au moment où les autres troupes rentrent, ou sont en passe de le faire, les éléments du 17 s'attaquent au déminage de Koweït-City : population civile et

armées étrangères sont admiratives devant la prestation de nos bérêts rouges. Cette gloire est gravée dans la chair du Sergent Chef Mondange et des Sergents Chassaigne et Toussaint qui, grièvement blessés, sont rapatriés.

Tout près de nous, c'est la mission humanitaire en Irak-Turquie pour sauver les populations Kurdes. C'est aussi l'opération «Godoria» à Djibouti où la dépollution s'accompagne de destructions massives d'engins et munitions diverses dans des fourneaux réalisés en plein désert. Au Cambodge en 1991, c'est plus de 2000 mines qui sont levées sur 80 hectares après le rétablissement, sous la pluie battante, d'une trentaine de ponts.

En octobre 92 c'est l'intervention, au côté du 2e Régiment Etranger Parachutiste, dans le drame de Sarajevo. Ici encore les hommes du 17 sont exemplaires. Dans les conditions que chacun a pu voir à la télévision, ils travaillent sans relâche et presque sans repos.

Enfin en 93, dans le guêpier de

*Action subaquatique*



CRAP et maître-chien



Combat au lance-flamme

Somalie, en plus de ses actions spécifiques, les éléments du 17 participent au dégagement d'un bataillon marocain pris sous le feu des rebelles.

QUI SONT-ILS ?

Mais qui sont donc ces hommes qui interviennent dans tous les domaines et semblent exceller partout ? Quelles sont leurs missions et comment sont-ils organisés ?

L'État Major, les services et instructions ressemblent aux autres régiments paras. C'est dans les compagnies de combat et la compagnie d'appui que réside la diversité du régiment.

Les compagnies de combat sont celles qui minent et détruisent explosifs, pièges et munitions.

Toutes les autres missions sont assurées par la compagnie d'appui. Dans cette compagnie nous trouvons la section d'équipement du terrain qui avec ses engins créent des routes, les réparent, nettoient les mines.

Il faut aussi, souvent, franchir des cours

d'eau ou réparer des ponts c'est l'affaire de la section Pont. Etant donné que nous sommes sur l'eau, entrons dedans et poursuivons un combat sous-marin dans les fleuves et rivières avec la section nau-

tique d'intervention offensive.

Avec la section de reconnaissance et d'actions spécialisées nous entrons dans le domaine des commandos de recherche et d'action dans la profondeur ; les célèbres CRAP.

L'appui ne serait pas complet si la section sol-air équipée de canon de 20 millimètres n'assurait la protection rapprochée.

NOS RELATIONS

Finalement, me direz-vous, pour qui travaillons nous. Pour l'ensemble du régiment bien entendu.

Au même titre que pour toutes les unités parachutistes. Mais nos liens sont plus étroits avec le service technique régimentaire et la section équipement au profit de qui nous conditionnons les engins lourds : bull-

dozer, excavatrice, pelle-mécanique, tracteur-chargeur. C'est

ce besoin de ravitaillement en matériels lourds qui nous a fait progresser dans la technique du conditionnement.

Depuis longtemps nous entretenons des relations

amicales et techniques suivies avec cette belle

unité pour

que sa

devise

"sapeur

suis - para

demeure"

soit vérifi

fiée

qu'elle

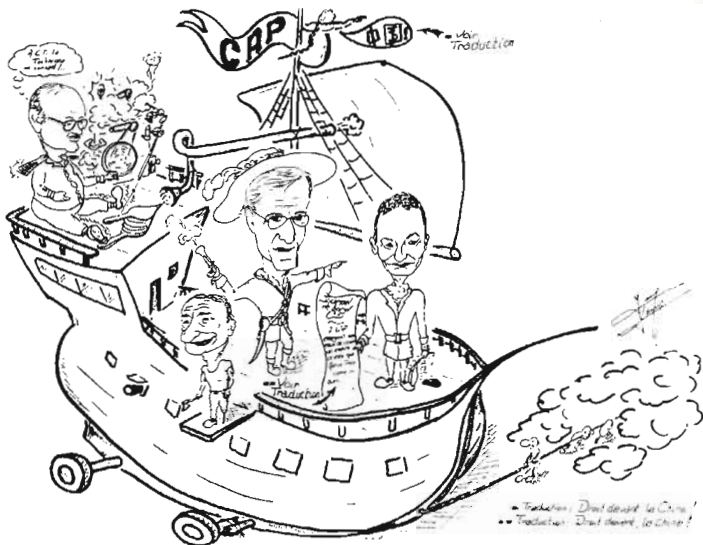
que soit

la forme d'intervention du régiment. ■

Fleury Lepot



Lieutenant-Colonel
Thierry Cambournac,
Chef de Corps



NEUF MOIS APRÈS, LE BATEAU-BILAN

Poussé par vents et marées vers nos rivages côtiers, notre frère esquif enfin s'est amarré. Le capitaine, tout galonné, descendit l'échelle de coupée et calmement, la foule sur les quais amassée il s'en fût saluer.

«Marins, marines, insubordonnés et subalternes, braves gens, oyez».

Le long voyage que nous venons d'effectuer ne fut pas sans écueils ni dangers. La tempête qui souffla, force 4 je crois, tendait à éloigner le navire de contrées auxquelles vous êtes, il me semble, fort attachés.

Mais, passé la pointe du CAP griz-nez, le vent qui, vers ces jolis monts nous poussait, faiblît d'intensité. Je réunis sur le pont l'équipage inquiet : «Messieurs, le vent tombe, il va falloir manœuvrer. Tous à vos postes de combat, et, hardi les gars» !

A ces mots rassurants, la troupe s'égailla, Lepot grimpa au mât, Joseph tout à l'avant disserta, et Osterroth sur la plage arrière, à gonfler la grand-voile, tout seul s'époumona.

«Quant à moi, je serais, près du mât de misaine, votre capitaine».

Bientôt le souffle bienveillant du

valeureux CCT en vue du port nous amena et le bosco sur son hunier pût bientôt crier :

« C'est, heu, ah, ... Terre ! »

Bonne nouvelle, Conze-le-dise ! Et après une dernière manoeuvre, au port le navire accosta.

Mettons-nous au travail, il ne manquera pas, cependant, il faudra bien arrondir des angles pour éviter les prochaines lames, mais rassurez-vous, dès que j'aurais mis pied à terre, je veillerai à éviter les dangers qui nous guettent. ■

Jean-Paul Seigneurie

18 OCTOBRE 1994 LES NOUVEAUX

Tout finit par arriver, même une visite d'insertion située pas trop loin de la date d'arrivée à l'établissement. Enfin, presque pour tous, car quand même il est difficile d'affirmer que Claude Assailly et Frédéric Bruet viennent d'arriver au CAP.

Cette fois c'était décidé : avion ou pas, météo favorable ou non, la visite se ferait quand même avec le volet essais de largage le jour où... Bien nous en pris, car le vendredi soir, devinez ce qui arriva ? Vous gagnez ici plus facilement qu'au loto. Jackpot à tous les coups ou presque. Pour ceux qui n'auraient rien compris : l'avion fut supprimé. Une fois de plus.

Cette fois rien n'altéra la sérénité de

Fleury qui fit, une fois n'est pas coutume, contre mauvaise fortune bon coeur et remit au surlendemain ce qu'il ne pouvait faire le lendemain.

La sympathique petite équipe composée de Claude et Frédéric déjà nommés, de Danielle Athanase, Sébastien Alvarez, Pascal Bordenave et Jean-Paul Deguilhem déambula donc dans le CAP à la découverte de «quifait-quoietou». Un crochet fut effectué par les installations techniques de Fonsorbes animées pour l'occasion par les bons soins de Gilbert Quéré et d'Alain Baumert dont la disponibilité n'est plus à démontrer.

Retour d'urgence au CAP avant que les estomacs ne deviennent indévissables,



petit coup de fourchette sympa avec le Directeur, le CCE et le CSA respectivement connus sous les «petits noms» de Michel, Jo et Guy. C'est tout pour aujourd'hui ! (expression chat d'oc). ■

Fleury Lepot

POUR LE MEILLEUR... ET POUR LE RIRE

24 JUIN, 16h15 : Précédée des acclamations de l'ensemble des spectateurs, et sous la haie d'honneur dressée par tout le personnel du Centre Technique, s'avance, souriante, la future mariée. Robe blanche de papier divinement volantée, longue traîne et chapeau décoré, Marie-Claude, accompagnée de son chef de Centre préféré, regagne le centre du jardin du château de Pogé. Bientôt rejointe par Jean-Jacques, son futur conjoint lui aussi habillé pour la circonstance en jolie mariée, ils seront soumis pendant quelques secondes au verdict de l'applaudimètre. Celui-ci explose bientôt, et sous le délire collectif, Marie-Claude vient de donner au Centre Technique les précieux points qui lui permettent de remporter le trophée tant convoité des Olympiades 94. C'était le point d'orgue du méchoui et des olympiades que le Cercle des Amitiés venait d'offrir à l'ensemble de ses membres.

24 JUIN, 9h00 : revenons un peu aux préparatifs de cette chaude journée. Pierre Maurice, retraité depuis peu,

avait gentiment accepté de nous aider encore cette année et, ayant attisé le feu toute la nuit, il s'apprêtait maintenant à placer la lourde broche au-dessus du foyer. René commençait à suer, mais tenait bon la poignée. Dans les cuisines du château, un autre groupe s'affairait, Josette la future retraitée, Henri, notre vice-président, les scientifiques du contingent, Georges, Lili, et Jean-Louis. Pardon pour ceux que j'oublie. Tous les ingrédients du repas sont rassemblés et il faut maintenant les assembler pour en faire des entrées digne d'intérêt. En deux tours de cuillère, le tout fut fait et les apprentis cuisiniers plutôt satisfaits.

24 JUIN, 12h30 : Quatre vingt cinq invités sont rassemblés autour du figuier pour entendre conter les exploits de l'année écoulée. Car il y en eu, des exploits, tant le Cercle est dynamique et ses membres sportifs. Tout d'abord le ski, où le tandem Pujomarcade ramena du trophée DGA une coupe et trois médailles, puis le rallye pédestre AVIA qui relia Clermont à

Bordeaux, le tournoi de tennis et enfin Garona, descente en radeau de la Garonne, course folklorique durant laquelle notre équipe porta bien haut les couleurs de la DGA. Tout cela n'était qu'une aimable mise en bouche car Josette Moréno, sous le feu des projecteurs, rosissante comme une première communiant, recevait maintenant de la part de l'ensemble du personnel les hommages biens mérités qui saluaient sa cessation d'activité (au CAP s'entend, car nous les lui souhaitons, cent ans). Josette ayant eu l'excellente idée de nous offrir quelques bulles dorées, c'est avec plaisir que l'assemblée leva son verre à l'avenir de la jeune retraitée.

24 JUIN, 13h00 : Pierrot s'impatiente, les agneaux arrivent à maturité et il faut passer à table. Tout le monde s'exécute dans la bonne humeur et le ballet bien huilé des serveurs peut commencer. Des «oh», des «ah» admiratifs accompagnent l'arrivée des premiers plats, et bientôt le bruit des fourchettes couvre celui des cigales. Passons sur la suite



Les mariés de l'an 2000



Le camp retranché



Un homme à l'eau

des mets tant tout nous sembla parfait, et quinze heures sonnaient quand les Olympiades commençaient.

24 JUN 15h00 :

Chronomètre en main, notre ami Jean-Luc Sauné, grand organisateur de ces festivités donne une dernière fois les détails des jeux au cours desquels vont s'affronter les trois services du CAP.

Les jeux s'enchaînent sur un rythme effréné, et le CT est en passe de gagner. Le tir à la corde a usé les dernières volontés et l'eau de la piscine a failli

déborder. Nous arrivons tout droit au terme de ces festivités, dont le clou, osons l'enfoncer, est la célébration des fiançailles de Marie-Claude et de Jean-Jacques, alliance inespérée du CE et du CT. Il nous reste encore à lever notre

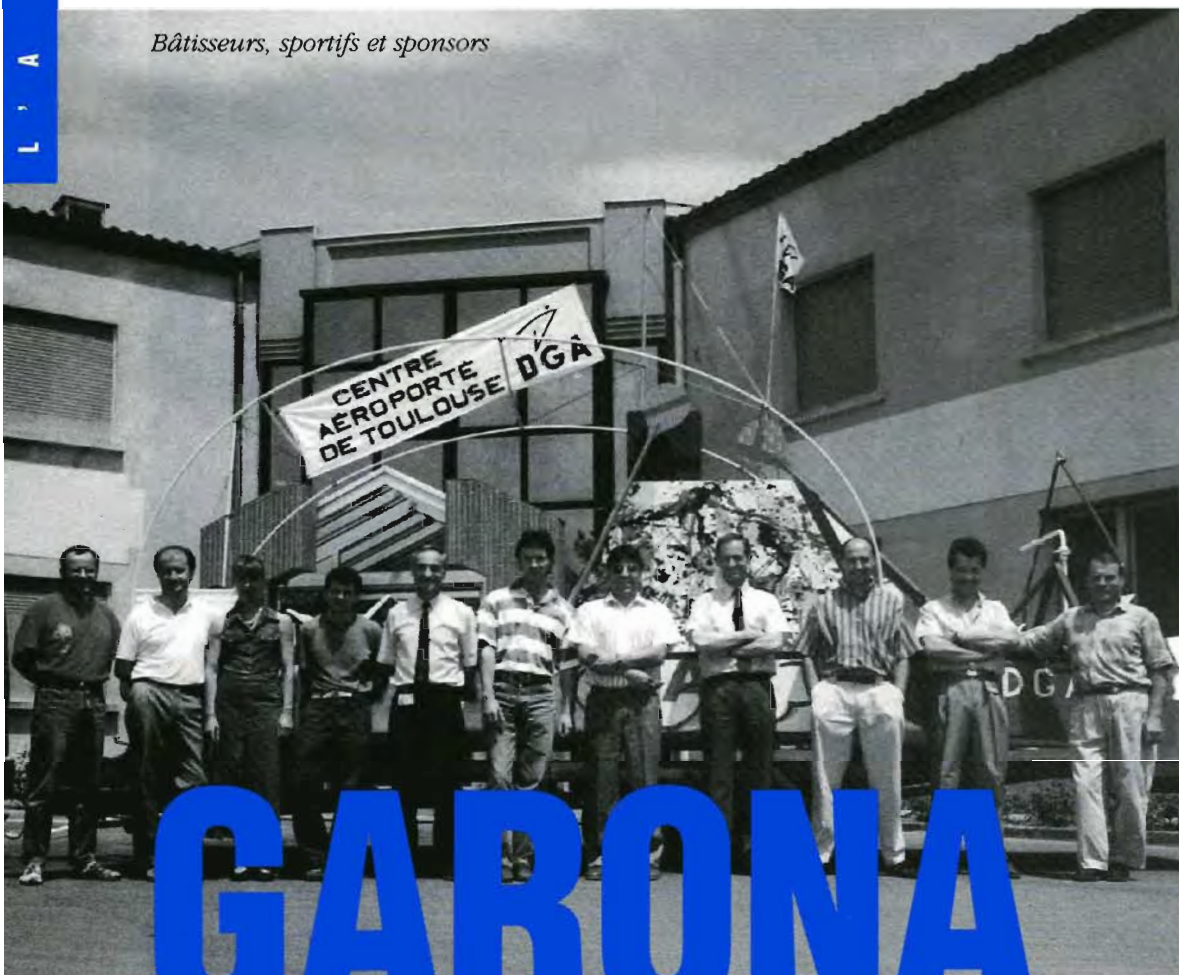
verre à leur future union, et à leur souhaiter tous les vœux de bonheur qui s'imposent en de telles circonstances.

Nous vous donnons rendez-vous

l'année prochaine, car une telle manifestation semble avoir suscité des vocations parmi l'assistance. ■

Jean-Paul Seigneurie

Bâtisseurs, sportifs et sponsors



GARONA

C'est par un dimanche pluvieux que nous nous sommes lancés sur les eaux tumultueuses de la Garonne, avec pour objectif de franchir la ligne d'arrivée sans blessés et de conserver la décoration.

La mise à l'eau se passa sans encombre. Mais le courant était si fort que nous avons pris soin de nommer un vieux loup de mer qui grâce à son expérience, a su maîtriser les méandres et les pièges de ce cours d'eau.

Le ciel nous prit de court et se chargea d'arroser nos adversaires mais la foule nombreuse nous encouragea tout au long de la course. La Garonne voulant sans doute nous éviter un effort pénible prit soin de nous fournir le courant nécessaire, pour nous emmener à bon port sans trop de peine. Seul un matelot passa

par-dessus bord mais courageux, n'hésita pas à récupérer sa rame avant de remonter sur l'embarcation. Le froid nous obligea à revêtir des habits de fortune du grand couturier

«Poch Pou Bel» mais, le soleil nous accueillit à l'entrée de Toulouse et permit au public d'admirer la manoeuvre la plus difficile et la plus spectaculaire du parcours : la descente de la chaussée (certains y laissèrent tout ou partie de leur esquif).

Là, notre radeau, se sentant pousser des ailes, essaya de nous échapper. Mais c'était sans compter sur les vigoureux marins du CAP qui le stoppèrent net dans son élan.

A la suite de cet exploit (!!) nous fûmes invités à faire une série de photos, par le grand reporter du célèbre magazine «l'AUTAN».

Mission accomplie! Nous avons rempli notre contrat en finissant sans dommage et en maintenant le même classement que l'année précédente.

Fatigués, mais heureux d'avoir participé à cette belle épopée, nous vous donnons rendez-vous l'année prochaine et faisons appel à votre imagination pour la décoration. Merci et bon vent à tous !!! ■

François Sentenac



PROMOTIONS

M. BRIOT Claude
nommé agent sur contrat 1B
à compter du 01.01.1992.

M. PESSIDOUS Bernard
nommé secrétaire administratif chef de
section à compter du 22.10.1994

M. AGULHON Jean-Paul
nommé TSEF de 1° classe
à compter du 01.01.1994.

M. BLÉAS Bernard
Nommé Agent sur contrat 2B
à compter du 01.01.1994.

Mme BARBOZA Andrée
Nommée Agent qualifiée de gestion des
stocks à compter du 01.03.1994

Félicitations aux nouveaux promus

ARRIVÉES

M. MAYNE Michel
TSEF 3° classe
stagiaire au Centre Technique
à compter du 01.08.1994



M. BORDENAVE Pascal
TSEF 3° classe
affecté à CSI



M. DEGUILHEM
Jean-Claude
Adjoint Administratif
Principal de 2° classe
affecté à DGF-Régie à
compter du 01.09.1994.



Mme ATHANASE
Danielle
Adjoint Administratif
affectée à DRH
à compter du 01.09.1994.



M. ALVAREZ Sébastien
Ouvrier Gr V
Affecté à CE
à compter du 01.09.1994

Bienvenue parmi nous.

DÉPARTS

Mme MORENO Josette
admise en cessation anticipée d'activité
à compter du 01.07.1994

Mlle KOEHL Martine
Détachée à l'Education Nationale
à compter du 01.09.1994.

Mme GALL Christiane
Détachée à l'Education Nationale
à compter du 01.09.1994.

MARIAGES

Mlle GALOUYE Marie-Claude avec
M. MARCADE Jean-Jacques
le 13.08.1994

Mlle ROUX Maryse avec
M. CORROT Jean-Robert
le 03.09.1994

Voeux de bonheur aux jeunes époux

NAISSANCES

Thomas
fils de M. DELÈS Thierry
né le 08.09.1994.

Paul
fils de M. DUBOË Claude
né le 28.09.1994

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

DÉCÈS

Père de JUAN Dominique
le 01.08.1994

Mère de Mme ALCAIDE Georgette
le 23.08.1994

Condoléances aux familles éprouvées.

Largage par retrofusées

**LE JOURNAL**

L'Aspas

JOURNAL INTERNE
DE L'ETABLISSEMENT DE TOULOUSE
75, av. de Grande-Bretagne - B.P. 3023
31024 TOULOUSE CEDEX

**Directeur et Rédacteur en chef
de la publication**
Fleury LEPOT

**COMITE DE RÉDACTION
Etablissement**

Andrée BARBOZA, Jean-Christophe BERLAND,
Thierry DELÈS, Jacqueline DEMARNE,
Bernard BLEAS, Claude BRIOT,
Georges CAVALLI, Bruno DELANNOY,
Christian JOSSE, Bernard MONTFERRAN,
Jean-Paul SEIGNEURIE,

Tronc commun

Caroline BENECH, Philippe CAILLARD,
Laurent CHARRAULT, Jean-Pierre DEGRAVE,
Michel DUFOUR, Jean-Paul FABREGUETTES,
Fleury LEPOT, Anne TETE, Alain PANNEAU.

Ont collaboré à ce numéro :
Etablissement
François SENTENAC.

Tronc commun

Michel ANDRÉ, Hervé DELAUNAY,
Daphnée DEVIN, Noël THÉBAULT
Yvelyne PEYROUX.

Crédits photos

CAP, CMS, ETAS, Michel RENAUDIN,
Jean DIEUZAIDE.

Illustrations
Henri NAN.

Conception d'ensemble
HINTZY HEYMANN et associés
Tirage : 850 exemplaires

**N° 44
Copyright**

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

Impression

Imprimerie DOULADOURE
N° ISSN 0396 - 8723





Le "Palmier" des Jacobins