

# L'Autan

LE JOURNAL

DCE - SITE DU CENTRE AÉROPORTÉ DE TOULOUSE



**Mettez un tigre dans votre C160**

**Naissance de la DCE**

**La bataille pour l'ISO 9001**



N° 52 JANVIER 1997



L'année 97 a donc commencé de façon tonitruante. Depuis que l'on nous promettait "encore plus" de changement, nous sommes servis. En effet, finalement, la réorganisation qui avait entraîné la création de la DSTI n'avait touché le CAP ni dans sa structure, ni dans son fonctionnement journalier.

Il en va tout autrement avec la profonde réforme que la DGA s'est administrée au cours du second semestre 96. Ce qui paraissait être une gageure, étant donné le calendrier affiché, est actuellement réalité. La nouvelle DGA est née et avec elle, entre autres directions, la nôtre : la direction des centres d'expertise et d'essais ( expertise sans "s" ; essais avec).

Nous avons déjà vécu le rapprochement voire l'imbrication (qui ira en s'affirmant), avec la STAT, voici, à présent, à partir de notre propre substance, la création, dans l'établissement, d'une antenne du service des programmes des armements terrestres (SPART). Ceci est de nature à modifier considérablement notre manière de gérer les affaires, et de nous contraindre à contractualiser nos prestations. Nous devons également planifier et définir les priorités de nos activités.

Enfin, au sein de la DCE, cet établissement central n° 1 duquel nous faisons partie, avec le CEV, va devoir fonctionner en parfaite harmonie. L'attribution au CAP de l'activité "parachutes civils" et l'affectation de quelques personnels du CEV est de nature à régler tous les problèmes d'interface que nous connaissons depuis toujours. D'ailleurs, très vite, dans les pages de l'autan vous allez apprendre à mieux connaître l'établissement frère.

En conclusion, pour intégrer toutes ces données il faut : de l'ouverture d'esprit, le sens de la mission, de la bonne volonté, de la réactivité et du courage. Toutes qualités que le CAP cultive depuis toujours. Alors, haut les coeurs mes bons amis, l'avenir est à nous.

Fleury Lepot

## SOMMAIRE

### TECHNIQUE

- p. 3 Aérotransport du Tigre



- p. 4-5 A.T.F. : La Renaissance
- P. 6 Intéropérabilité franco-allemande
- P. 7-8 ISO 9001 : le Cap du 21<sup>e</sup> siècle
- P. 9 Poli et t'y laine

### EVENEMENTS



- p. 10 Brèves
- P. 11 Séminaires Cadres CAP
- p. 12-13 Naissance de la DCE
- p. 14-15 Exit 96
- p. 15 Le Spart ne manque pas d'AER
- P. 16-17 Merci d'être venus

### MAGAZINE

- p. 18-19 Le C.E.V.
- p. 19 Noël 96

### LOISIRS

- p. 20 La Pelle dans la Forêt
- p. 20 Dans votre Bibliothèque
- P. 21 Fondation Bemberg
- P. 21 Départ et Retour
- P. 22 Parcours Militaire

### CARNET

- p. 23 Carnet
- p. 23 Errare



# AÉROTRANSPORT DU TIGRE

METTEZ DU TIGRE DANS VOTRE C160. C'EST SUR CETTE IDÉE QUE LE DÉPARTEMENT ATH A CHARGÉ LE PROTOTYPE N° 4 DE L'HÉLICOPTÈRE D'APPUI ET DE PROTECTION.

Les 5 et 6 décembre 1996 ont eu lieu à Marignane dans les installations d'EUROCOPTER France les essais de chargement de l'hélicoptère TIGRE/HAP dans un C160 Transall. Ces essais, placés sous la responsabilité de l'armée de l'air (cellule aérotransport du CEAM de Mont de Marsan), étaient destinés à la préparation de la campagne d'expérimentation temps froid du TIGRE en Suède en début d'année 1997. Une campagne globale de qualification technique aérotransport de chacune des versions (HAP, HAC...) devrait intervenir un peu plus tard dans le déroulement des programmes.

Le CAP a été consulté à la demande du STPA pour réaliser dans l'urgence une étude préparatoire théorique (simulation informatique du chargement, simulation d'arrimage, contrôle du cen-



*Début de la phase de chargement.*

trage avion, vérification des aspects pondéraux...) se basant sur les données transmises par ECF. Le rapport de cette étude théorique a servi de base aux essais réalisés ces deux jours.

Après une réunion préparatoire le jeudi matin avec énormément de monde présent comme en attestent les photographies, les travaux ont pu commencer l'après-midi. L'hélicoptère, mis

en configuration aérotransport par les techniciens d'ECF et pesé par nos soins, est entré dans le Transall sans difficulté particulière en marche avant. Le travail le plus délicat a été de "caser" les colis d'accompagnement, nombreux et fragiles pour certains, de part et d'autre de l'hélicoptère en respectant les normes d'arrimage et les couloirs de circulation obligatoires dans la soute du Transall. Un plan d'arrimage a été défini et même s'il reste quelques zones d'ombre (masse de certains colis, résistance mécanique de certains composants, centrage final...), on peut dire que ces essais se sont avérés très satisfaisants et laissent espérer une qualification ultérieure sans problème particulier. ■

Thierry Delès



*Beaucoup de monde autour du Transall*

# ATF

## LA RENAISSANCE

EX-FUTUR PROGRAMME MAJEUR DE LA DGA, L'AVION DE TRANSPORT FUTUR (ATF, OU FLA POUR LES ANGLOPHONES) RENAIT DE SES CENDRES.

Depuis sa suppression du dernier plan de programmation, le devenir de ce projet a connu de nombreux retournements, le conduisant

successivement de l'état d'abandon définitif à celui de démarrage imminent, en passant par tout ce que l'imagination collective est capable d'inventer dans les périodes d'ignorance.

### POINT DE LA SITUATION

Aujourd'hui, la situation semble s'être stabilisée et, bien que le développement de l'ATF ne puisse plus être consi-

déré comme un programme au sens administratif du terme, les activités reprennent dans les services tech-



niques et quelques étapes de référence peuvent être identifiées.

La première est le démarrage, début 1997, d'une phase de réflexion qui durera environ un an, pendant laquelle

la société Airbus Military Company élaborera une proposition commerciale à l'intention des différents acheteurs potentiels de l'ATF. Cette proposition comportera les caractéristiques de ce que pourrait être cet avion, et son prix. Elle s'appuiera sur les travaux de différents groupes de réflexion pilotés par l'industrie concernant les grandes fonctions de l'ATF, parmi lesquelles l'utilisation de la soute en aérotransport et en

aérolargage. Reconduit dans son rôle "d'expert soute" de la partie française, le CAP participe à cette phase.

La seconde étape débutera avec la remise de la proposition commerciale : celle-ci sera étudiée, sans doute négociée. Enfin, il faudra y répondre. Si la réponse est négative, il est vraisemblable que le projet sera alors définitivement condamné et que les C.130 voleront en nombre dans le ciel euro-

péen. Dans l'hypothèse contraire, la troisième étape, c'est à dire le développement de l'avion, débutera sur fonds propres de l'industrie avec, en guise de garantie, un engagement des états ayant répondu par l'affirmative à acheter un certain nombre d'avions, à partir d'une certaine date, à une certaine cadence. Dans le cas particulier de la France, ces achats pourraient s'étaler entre 2005 et 2015.

### LES GRANDES TENDANCES

Considérons que la seconde hypothèse est la bonne.

Ce que sera l'ATF, personne ne le sait aujourd'hui. Néanmoins quelques grandes tendances issues des études de faisabilité sont connues et ne devraient pas faire l'objet de remises en cause fondamentales.

L'ATF devrait donc être un appareil équipé de 4 turbopropulseurs, capable de décoller d'une piste sommaire à une masse supérieure à 100 tonnes et de voler à une vitesse de croisière de 830 km/h environ.

Sa soute devrait avoir une largeur de 4 mètres et une hauteur utile susceptible d'atteindre 3,7 mètres. D'une longueur de 17,5 mètres environ, elle devrait permettre d'accueillir de 100 à 120 parachutistes équipés, ou de recevoir 7 palettes d'aérotransport.

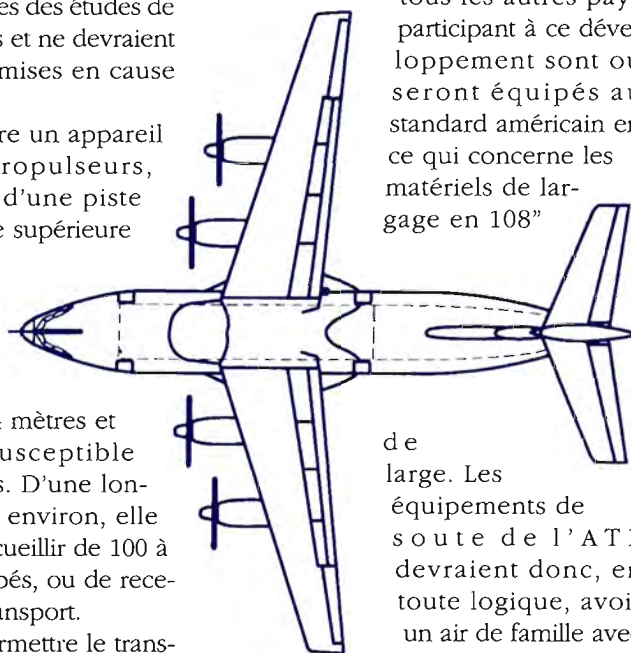
Sa structure devrait permettre le transport de charges pouvant atteindre 32 tonnes et son équipement, intégré au plancher et escamotable, devrait autoriser le largage de charges au standard 108" pouvant atteindre 16 tonnes.

Ces performances impressionnantes n'ont pas que des avantages, car certaines spécifications ont des conséquences qui risquent d'être assez gênantes pour nos activités. Deux exemples parmi d'autres :

- la hauteur du plancher de l'avion : elle devrait être nettement supérieure à ce que nous connaissons aujourd'hui avec le C.160 et le C.130 : 1,55 mètre semble être le minimum envisageable, et c'est

déjà bien haut pour bon nombre de nos camions. Un train arrière affaissable devrait toutefois permettre de ramener cette contrainte à un niveau acceptable, - la mise en oeuvre des parachutes éjecteurs : l'utilisation d'un système pendulaire classique imposerait que celui-ci soit situé à une hauteur voisine de 4 mètres. L'ascenseur permettant une remise en condition en vol n'étant pas prévu, la solution qui se dessine prévoit de projeter hors de l'avion un parachute extracteur mettant lui-même en oeuvre les parachutes éjecteurs. Une modification des sacs de ces derniers est à prévoir.

Par ailleurs, à l'exception de la France, tous les autres pays participant à ce développement sont ou seront équipés au standard américain en ce qui concerne les matériels de largage en 108"



de large. Les équipements de soute de l'ATF devraient donc, en toute logique, avoir un air de famille avec leurs cousins d'outre-

Atlantique, d'autant plus qu'ils ne seront pas développés par un industriel français.

### PREPARER L'ARRIVEE DE L'ATF

Comme indiqué précédemment, 1998 devrait être l'année décisive pour le programme ATF. Dans l'hypothèse favorite d'Airbus Military Company, l'armée de l'air française recevrait ses premiers exemplaires autour de 2005. Cela laissera donc de 6 à 7 ans pour préparer l'arrivée de ce nouvel avion qui, ne l'oublions pas, cohabitera avec

le C.160 pendant une dizaine d'années. Il n'y aura pas d'urgence, mais il n'y aura pas de temps à perdre non plus pour être en mesure, dès l'arrivée du premier ATF, de larguer des hommes et du matériel, indifféremment du C.160 et de son successeur.

Les interrogations du moment concernent essentiellement le largage lourd.

Une solution évidente à notre problème consisterait à imposer que les matériels de la génération C.160 puissent être utilisés sans restriction. Malheureusement, l'expérience de l'utilisation de ces derniers sur le C.130 est un bon exemple des limites de ces conversions lorsque l'équipement avion ne suit pas. Par ailleurs, ils ne permettraient pas d'exploiter les capacités de l'ATF.

A l'opposé, une autre solution évidente serait d'acheter des matériels américains et d'avoir une double dotation pendant la durée de la cohabitation C.160 / ATF. Sans commentaire.

Entre les deux, il y a sans doute un juste milieu permettant de réutiliser une partie de nos matériels en les associant à d'autres dont l'achat serait inévitable. Des lots ATF seraient ainsi créés, pleinement compatibles avec le C.160. En procédant avec un minimum d'anticipation, le poids de ces achats nouveaux ne devrait pas être pénalisant car ceux-ci pourraient se substituer aux commandes de renouvellement des matériels actuellement en dotation.

Pour savoir ce que devront être ces lots, il faudra attendre que la maquette de soute dont la construction est prévue au titre du développement de l'ATF soit opérationnelle. Et, en attendant, le mieux que nous puissions faire est de tenir notre rang d'expert et de prévenir en amont d'éventuelles difficultés d'utilisation, parfois liées à un simple changement d'habitude. Sans cela, en bons Gaulois, nous serions bien capables de regretter notre petit et vieil avion alors que le gros nouveau n'aura pas encore décollé. ■

**Bruno Delannoy**



# INTÉROOPÉRABILITÉ FRANCO-ALLEMANDE

INÉLUCTABLEMENT, ET PAR TOUTES LES TECHNIQUES DE SON EXPERTISE, LE CAP SE RAPPROCHE DES AUTRES EUROPÉENS. RÉCIT.

Une campagne d'évaluation technico-opérationnelle a été organisée à l'initiative des états-majors français et allemand avec pour acteurs principaux la STAT/GAP de Toulouse, la STAT/ALAT/AERO de Valence et une délégation allemande (équipages, représentants des TAP et états-majors, ingénieurs des services techniques ; en tout 20 personnes). Le but de ces essais était de s'assurer de l'intéropérabilité franco-allemande en matière d'hélicoptère. Le CAP était invité à cette mission dans le but d'apporter un éventuel soutien technique lié à la conception des lots d'élingage sous hélicoptère, aux documents de référence de qualification technique, aux

normes d'arrimage en soute applicables, etc...

Les essais qui se sont déroulés à Valence les 26 et 27 novembre 1996 comprenaient les phases suivantes :

- vérification de l'intéropérabilité des lots d'élingage français LTSH1 (capacité 2,5 tonnes) et LTSH4 (capacité 4,5 tonnes) avec les hélicoptères allemands CH-53 et UH-1D. Des interfaçages lot-crochet ont été réalisés en statique et validés en vol, le CH-53 élingant un VBL et l'UH-1D un lest métallique.

- vérification de la capacité d'hélicoptère en soute du VBL par le CH-53.

Suivre de telles expérimentations est très important pour nous, c'est à ces occasions que l'on évalue mieux les problèmes opérationnels sur le terrain et que l'on peut enrichir ses propres connaissances dans un domaine particulier que l'on ne connaît souvent que de façon théorique et livresque. Nous

avons appris par exemple qu'une chaîne métallique est délovée par le mécanicien depuis la soute du CH-53 de façon à effectuer une mise à terre (électricité statique) de l'ensemble hélicoptère-fardeau sous élingue avant le poser. Les allemands effectuent les accrochages avec l'hélicoptère en stationnaire au dessus du fardeau à élinguer et non pas avec un poser latéral de l'hélicoptère comme cela est pratiqué souvent en France. Nous avons enfin été fort impressionnés par les dimensions du CH-53 et ses capacités d'emport.

Par ailleurs, le fait de pouvoir s'entretenir avec un homologue allemand du WTD 61 de Manching nous a permis de faire un bilan des aspects techniques étudiés en matière d'hélicoptère et de nous rendre compte que nous avions les mêmes objectifs en matière de sécurité. ■

Thierry Delès



Préparation au chargement du VBL dans la soute du CH 53

Lot LTSH4 avec lest sous l'UH-1D

Hélicoptère sous CH 53 du VBL avec lot d'élingage LTSH4



# ISO 9001 : LE CAP DU 21<sup>e</sup> SIÈCLE

LE CENTRE AÉROPORTÉ DEVRA ÊTRE CERTIFIÉ ISO 9001, TELLE EST LA DÉCISION PRISE, LE 27.06.96 PAR JOSEPH NÉOLET, DIRECTEUR DU CAP .

**L**e centre aéroporté affirme, ainsi, sa volonté d'inscrire son avenir dans une démarche de progrès.

Son ambition est claire : une place incontournable parmi les experts mondiaux et, au moins européens, dans les domaines de l'aérolargage et de l'aérotransportabilité".

Le CAP devra être certifié pour l'ensemble de ses activités, tant dans les domaines administratifs que les domaines d'expertise et d'essais.

En février 96, l'Autan avait en quelque sorte, précédé l'événement : dans un article intitulé, la qualité, un des passeports pour l'avenir européen du CAP, j'écrivais :

"... qui aujourd'hui n'est pas certifié ISO 9000, se ferme et, plus encore dans le futur, se fermera à ces clients nationaux et internationaux. Nous allons donc, tous ensemble, adopter cette nouvelle langue, ce nouvel état d'esprit pour cheminer vers l'objectif assigné par la DGA et le directeur du CAP..."

Depuis septembre 95, la réflexion autour des actions d'orientation, puis autour des actions de réorganisation a été particulièrement intense ; beaucoup d'entre nous y ont pris part, d'une manière ou d'une autre. Cette réflexion a finalement accéléré les décisions.

Aujourd'hui, la norme ISO 9001 s'impose car elle est reconnue internationalement : dans le monde entier, c'est la garantie pour le client, comme pour l'entreprise, d'un fonctionnement

sous assurance qualité : "écrire ce que l'on fait et faire ce que l'on a écrit".

Le choix de l'ISO 9001 entraînait celui d'un état des lieux : c'est pourquoi, le CAP a réalisé, en octobre, un diagnostic qualité ISO 9001 ; il a permis d'en déduire un plan d'actions précis pour obtenir la certification dans un délai de deux ans.

Sans dévoiler le détail de ce plan, avant l'heure, il s'articule autour de quatre grandes tâches :

- les actions de sensibilisation et de formation à la qualité et, bien évidem-

ment, à l'ISO 9001 toucheront tous les personnels,

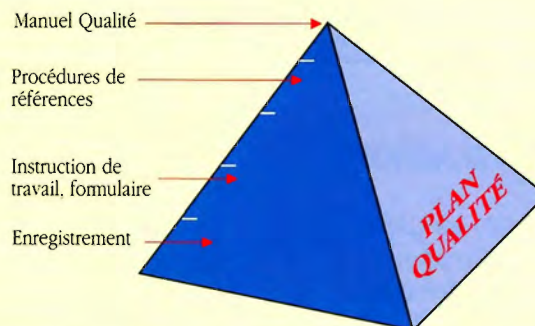
- les actions d'information et de communication prendront, dans un tel projet, un caractère systématique,

- les actions de refonte et d'écriture du système qualité ont démarré : en premier lieu, la définition de la politique qualité CAP par le directeur puis l'écriture d'un manuel qualité CAP : ce manuel qualité remplacera les trois manuels existants et fédérera autour des 20 exigences de la norme ISO 9001, le fonctionnement de l'établissement tout entier,

Les actions de vérification - les audits - se poursuivront dans tout l'établissement; elles auront pour premier objectif d'informer le chef de projet ISO 9001 de l'avancement réel des travaux puis de connaître le niveau d'application du référentiel qualité.

Bien sûr, la qualité ne se résume pas et ne se résumera pas à cette seule démarche de certification mais, sans conteste, pour les deux prochaines

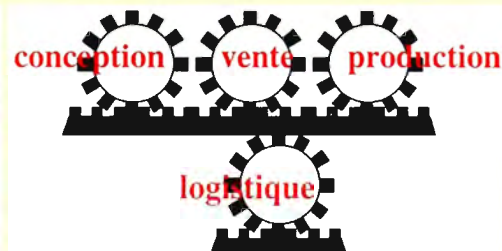
## STRUCTURE DOCUMENTAIRE



## ORGANISATION ET RESPONSABILITÉS



## MOYENS



## PROCESSUS DE L'ENTREPRISE

années les moyens de l'équipe seront mobilisés autour d'Yves Augusseau chef de projet ISO 9001.

En ce qui concerne la direction, son engagement est indispensable. Chacun peut constater, aujourd'hui, que l'engagement du directeur est devenu irréversible.

Nous allons donc tous nous préparer : les actions de sensibilisation commenceront dans les jours à venir et vous serez informés de manière systématique et organisée, à la fois sur les exigences de cette certification mais, aussi et surtout, sur vos résultats.

Car la clef du succès se trouve bien là : c'est vous, personnels du CAP qui faites la qualité (et non l'équipe qualité qui est là pour vous y aider).

L'ISO 9001, c'est votre projet à vous, personnels du CAP !

A chacun d'entre nous de franchir le ...cap ... du vingt et unième siècle. ■

Christian Josse



## LE PLAN D'ACTION

### L'ISO 9001 au CAP... Concrètement (les principales tâches du projet)

#### Documentation

- Manuel qualité
  - Procédures et documents supports
- 06/97

#### Formation ISO

- Équipe direction
  - Tout le personnel
- 03/97  
06/97

Audits internes 06/97 à 06/98

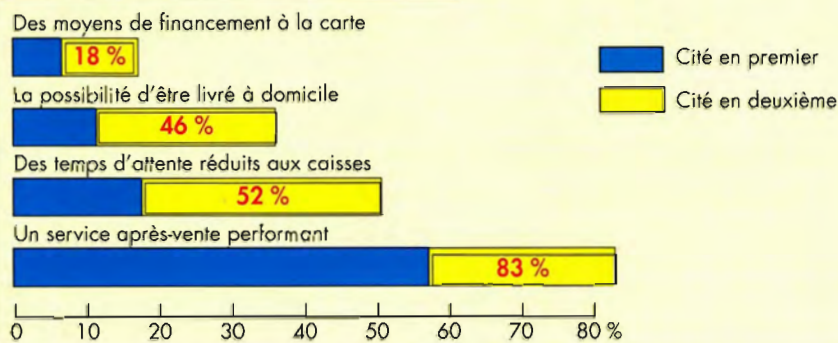
#### Communication

- Interne
  - Externe
- 97 et 98

## C'EST AUSSI VRAI POUR LE CAP

\* Enquête IFOP sur le commerce auprès de 1055 personnes représentatives de la population française

### Les services les plus attendus dans le commerce



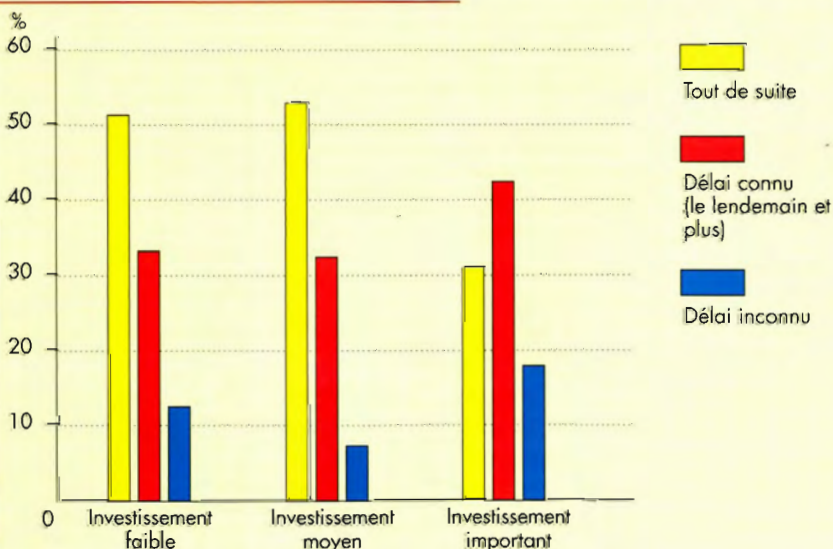
### 83 % demandent un service après-vente performant :

☞ vous avez dit maintien en condition

☞ vous avez dit SLI (soutien logistique intégré)

☞ vous avez dit intervention d'experts

### Incidences du prix d'achat sur la tolérance face aux délais



### 14 % seulement admettent un délai indéterminé

☞ vous avez dit contrat



**P**olyéthylène - Répétez s'il vous plaît, j'ai pas bien compris. Les vœux du nouvel an au directeur, quel rapport avec poli et t'y laine. Est-ce un cadeau ? A quoi ça ressemble ?

De très très près à un mille-pattes, le corps est en carbone, les pattes en hydrogène. Mais pas toutes de la même longueur.

D'un peu plus loin, chaque filament ressemble à un paquet de spaghettis de plus de 100 mètres de long.

Heureusement nous sommes complètement myopes et le polyéthylène nous apparaît blanc et soyeux. Pour en être persuadé, prenez en main les suspentes de la BT80.

Mais attention, le mille-pattes est toujours là, et il ne ressemble pas du tout au polyamide, polyester et autres... Au fait, en quoi est-il différent ?

Très sensible à la température, il se désagrègerait dans une cocotte minute - pas plus de 105° C -. Par contre il est hors compétition quand on lui tire dessus, même s'il se nomme spectra ou dyneema.. A masse égale, il est 11 fois plus résistant que l'acier. Par contre, il n'aime pas les chocs - fragile comme tous les champions. Ses performances peuvent être réduites de moitié. Comme ça, sans prévenir. Si vous voulez en être convaincu, demandez à Martine Raud, elle s'en souvient encore.

Au fait où est utilisé le polyéthylène ?

On en est envahi :

- sous notre voiture comme réservoir d'essence,
- sur les bouteilles d'eau minérale comme bouchon,
- à la sortie des caisses des grands magasins comme sac,
- dans les gilets pare-balles
- dans les gants anti-coupures,
- et aussi, bien sûr, comme suspente de parapente et de parachute aile : résistance importante pour un faible diamètre, peu ou pas d'allongement, mais fragile aux chocs - alors prudence : études et essais sont encore nécessaires à notre connaissance pour une utilisation en toute sécurité. ■



**Bernard Pontroué**

# POLI ET T'Y LAINE



**INTERNET**

Le CAP ne pouvait plus ignorer qu'il puisse exister sur Internet des informations utiles pour son domaine d'activité.

Aussi, après avoir présenté Internet, ainsi que les modalités d'accès et les règles de sécurité à respecter, à un ensemble de futurs utilisateurs, la section de traitement informatique (TIN) a installé, au sein de ses locaux, un poste dédié à Internet.

Sous réserve d'une politique qui pourrait être définie ultérieurement par la DGA, le poste de travail qui dialogue avec le réseau Internet est isolé de tout autre réseau ; de manière à éviter toute compromission ou accès pirate sur nos réseaux.

**OBJECTIFS DE LA DGA**

Quelques jours après la publication des textes d'organisation de la DGA, le nouveau mode de management se met en place. Dix comités fixeront désormais les grands objectifs de la DGA. Présidés par le délégué général pour l'armement, ces comités mesureront également tous les mois grâce à des indicateurs simples et facilement exploitables les résultats obtenus par rapport aux objectifs fixés. "Ces objectifs doivent être ambitieux mais raisonnables, négociés et acceptés" a rappelé Jean-Yves Helmer à l'ensemble de ses directeurs lors du comité d'information et l'orientation (ICO) du 27 Janvier dernier

Outre un comité des directeurs centraux, un comité exécutif suivra notamment l'évolution du coût des programmes. Huit autres comités s'intéresseront à la technique, à l'international (coopération et exportation), à la gestion et à l'organisation de la DGA (coût d'intervention), aux affaires sociales et aux effectifs, aux investissements et à l'orientation des centres d'expertise et d'essais, à la communication, ou bien encore à la qualité et aux carrières. Les indicateurs de coût des programmes, du coût d'intervention de la DGA et d'évolution des effectifs seront présentés tous les deux mois lors

# BRÈVES

de chaque comité d'information et d'orientation (CIO) qui réunit l'ensemble des directeurs de la DGA. Déclinée au niveau de chaque acteur de la DGA, cette nouvelle méthode de management permettra peu à peu d'introduire une véritable culture du résultat.

**LES DERS DES DERS**

Regardez bien ce qui reste des derniers anciens bâtiments du "bon vieux" CAP. Les bâtiments 273 et 275 qui ont abrité l'atelier textile sont volatilisés. Seule la TD2 métallique tient encore le coup. Il paraît que c'est pour longtemps, mais va savoir, à la vitesse où vont les choses ! Lorsque les anciens reviendront pour le 40<sup>e</sup> anniversaire, nous leur fournirons deux plans superposés pour qu'il puissent s'y retrouver.

**LA BRANCHE ESSAIS EN VOL**

La branche essais en vol de la DCE, branche qui comprend le CEV et le Centre aéroporté, établissement toulousain de l'ex DSTI s'organise : plusieurs journées de travail ont réuni, à Toulouse, les responsables des deux établissements. Ce travail de préparation a été conduit en 18 thèmes, traités par autant de petits groupes de travail. Ces thèmes concernaient la préparation de l'avenir, les soutiens technique, général et administratif ainsi que l'harmonisation des deux établissements dans le domaine des essais ; cette revue a été menée avec le souci dans les démarches d'harmonisation, de retenir ce qui, dans chacun des deux établissements, est facteur de progrès.

*Souvenirs qui passent...*



# SÉMINAIRE CADRES CAP

AFFECTÉ RÉCEMMENT AU CAP DE TOULOUSE, J'AI ÉTÉ INVITÉ À PARTICIPER AU SÉMINAIRE, QUI S'EST TENU À L'HOTEL "LATITUDE" DE SEILH. AGRÉABLEMENT SURPRIS D'UNE TELLE INITIATIVE, C'EST AVEC INTÉRÊT, ET ANIMÉ D'UNE GRANDE CURIOSITÉ QUE ME VOILÀ PARTI CE MATIN LÀ

**M**e concernant, je dirais que ce séminaire a démarré dès ma montée dans l'autobus qui nous transportait, et pour cause ! Ne connaissant que très peu de monde au CAP, c'était pour moi, l'occasion inespérée de faire la connaissance d'une majorité de personnes que je croisais jusqu'alors sans pouvoir les différencier.

A l'initiative de la Direction du CAP, ce séminaire s'est déroulé durant deux jours, dans le cadre de ce grand hôtel de la banlieue toulousaine. Malgré des conditions météorologiques très défavorables, l'objectif qui consistait à réunir les cadres du CAP hors de leur contexte habituel de travail, afin de les mobiliser autour d'un thème, a été atteint.

Les thèmes fédérateurs choisis par la Direction en cette occasion furent en l'occurrence : Le Changement puis : le Management Par Objectifs (MPO).

Dans le cadre de la politique de management des cadres pratiquée par la DSTI depuis quelques années, cette initiative s'inscrivait dans la droite ligne des préoccupations d'une structure "bousculée" par de récentes réorganisations et où bon nombre de personnes s'interrogeaient.

Partis du CAP ce matin là, vers 8 heures 30, nous voilà sur la route qui mène à l'hôtel. Accueillis comme il se doit, nous eurent droit à une collation fort appré-

ciée compte tenu de la température extérieure. Les présentations faites, le directeur installe les participants et présente les deux intervenants de la société de conseil qui animeront ces deux jours de séminaire.

## PREMIER JOUR

Le programme des réjouissances annoncé, le ton de ces deux journées est vite donné : il s'agira de réfléchir et de participer dans la bonne humeur.

A la fin de la première journée de réflexion dont le thème principal était : le changement, une grande surprise nous attendait. En effet, après que nous ayons



investi nos chambres respectives et posé nos notes, les responsables de l'opération nous invitèrent à nous diriger vers un des salons de l'hôtel.

La réjouissance de la soirée s'inscrivait sous le signe des plaisirs du palais et de la table : à l'apéritif : séance de dégustation de vins de la région sous la direction d'un oenologue d'une grande compétence. Ce fut l'occasion d'associer la connaissance au plaisir ! Que demander de plus ? Les contacts se nouent, on échange des appréciations, certains se révèlent être de fins connaisseurs en la matière ; c'est dire quelle serait la teneur de ce dîner qui nous attendait.

Le bon vin et la bonne table, comme on le sait, aide à lever bon nombre d'inhibitions, ce qui veut dire que jusqu'au moment où j'ai pris la sage résolution de

ne plus laisser remplir mon verre, les discussions menaient bon train.

## DEUXIÈME JOUR

Réveil prompt pour certains, un peu plus difficile pour d'autres, la mise en train s'est vite opérée, et nous nous sommes retrouvés dans divers ateliers selon les thèmes de réflexion sélectionnés.

Au delà des thèmes évoqués à travers ces différents ateliers, ce qui m'a paru primordial, c'est le degré d'engagement et d'implication de la majorité des participants lors de ces échanges. Il me semblait, au fur et à mesure qu'on avançait qu'il se dégageait, à mes yeux : une réelle identité CAP. Ceci permet d'expliquer les diverses interrogations ou inquiétudes des cadres de la "maison" face à situation "turbulente"

Ce séminaire arrivait donc, à point nommé puisqu'il permettait d'éclairer certains points obscurs dans l'esprit de bon nombre de gens. C'était également l'occasion pour l'équipe de direction de transmettre de façon transparente certains messages, qui, véhiculés dans un contexte habituel auraient eu une tout autre résonance.

En définitive, chacun s'est exprimé ou a confronté sa vision des affaires avec celle des autres. D'autres se sont vus confortés dans l'opinion qu'ils se faisaient d'une situation, ceci dans un climat de parfaite objectivité.

Personnellement, j'ai découvert un CAP, extrêmement vivant, même si préoccupé par l'avenir. Un avenir approché avec un semblant de sérénité, ce qui n'exclut pas une quête permanente d'information.

La clôture de cette deuxième journée de séminaire s'est faite par la restitution des travaux des différents groupes, suivi des remerciements du directeur.

Je dirais simplement aux initiateurs du projet : Bravo !

Cette rencontre était nécessaire, et si, comme je l'ai compris, il s'agissait de renforcer la cohésion du groupe CAP, l'objectif a donc été atteint. Surtout dans des moments de fortes turbulences comme celles que nous traversons en ce moment. ■



Victor Monthieux

# NAISSANCE DE LA DCE

La DCE est faite, la DCE existe, je l'ai rencontrée! Je l'ai rencontrée dans toute sa richesse et sa diversité lors des réunions des responsables communication des centres d'expertises et d'essais.

Forte de vingt centres possédant chacun une originalité et une culture propres, cet ensemble de 12 000 personnes représente l'une des branches fortes de la DGA. Déjà elle se fédère, déjà elle avance groupée et tous regardent dans la même direction.

La DCE réalise et réalisera pour le compte de la DGA ou de clients extérieurs (armées, industriels, autres organismes nationaux ou étatiques, armées et organismes d'état étrangers, clients à l'exportation ...) des études, des expertises techniques, des simulations, des essais et évaluations de systèmes.

Regarder dans la même direction, consiste aussi à viser quatre objectifs principaux :

- renforcer ou acquérir l'expertise technique nécessaire,
- introduire une comptabilité analytique,
- renforcer l'efficacité d'ensemble en recherchant une meilleure complémentarité et une synergie accrue entre les centres,
- développer l'activité des centres vers les clients extérieurs à la DGA.

La DCE sera forte, ses domaines d'intervention sont multiples et certains de ses moyens sont uniques en France, voire en Europe. Son destin est donc supra-européen.

Fleury Lepot  
avec des éléments DCE/COMM

## Groupe d'études sous-marines de l'Atlantique (GESMA)

Le Groupe d'études sous-marines de l'Atlantique est le centre expert dans les domaines de la lutte sous la mer par petits fonds, et de la guerre des mines, ce qui l'a conduit à développer des compétences particulières en robotique sous-marine en traitement d'images.

En outre, il assure la vérification permanente de la discrétion acoustique et magnétique des navires et sous-marins sur la façade de l'Atlantique.

## Groupe d'études et de recherches balistiques, armes et munitions (GERBAM)

Le GERBAM a pour mission les études relatives à la vulnérabilité du navire, les essais mettant en oeuvre différentes substances pyrotechniques des armes ou des munitions.

## Groupe naval d'essais et de mesures (GNEM)

Le groupe naval d'essais et de mesures, a pour vocation principale de valider la capacité de pénétration des missiles. Il dispose, à cet effet, à bord du "Monge" d'un ensemble de radars de trajectographie et d'analyse (les plus performants en Europe), de moyens de mesure, de calcul et de conduite d'essais.

## Établissement technique d'Angers (ETAS)

L'établissement technique d'Angers est le centre d'expertise et d'essais (architecture, facteurs humains, mobilité, survivabilité, vétronique) pour les systèmes terrestres mobiles équipant les forces armées : chars de bataille, véhicules logistiques.

Les moyens mis en oeuvre couvrent les études (études de prospective technico-opérationnelle, RE, DE, confiés à l'industrie), l'assistance aux programmes et les essais ou évaluations.

## Centre d'achèvement et d'essais des propulseurs et engins (CAEPE)

Essais au sol des propulseurs et constituants pyrotechniques de missiles stratégiques et tactiques avec ou sans simulation des conditions de vol.

## Centre d'essais des Landes (CEL)

Le centre d'essais des Landes met à la disposition de ses clients des installations permettant de tester tout type de missiles, sur rail et en vol, ainsi que des moyens de mesures assurant la localisation des mobiles et l'observation de leur comportement.

## Centre d'essais aéronautique de Toulouse (CEAT)

Réalise la quasi-totalité des essais au sol des avions tant civils que militaires (à l'exception des moteurs). Il représente un ensemble de moyens unique en Europe regroupant 28 domaines de compétences.

## Centre aéroporté de Toulouse (CAP)

Expert de l'aéromobilité et techniques dérivées. Essais au sol et en vol, liés au parachutage de personnels, aérotransportage de matériels, aérotransportabilité, hélicoptage, textiles techniques

Groupe d'études sous-marines de l'Atlantique  
**(GESMA)**

Le Groupe d'études sous-marines de l'Atlantique est le centre expert dans les domaines de la lutte sous la mer par petits fonds, et de la guerre des mines, ce qui l'a conduit à développer des compétences particulières en robotique sous-marine en traitement d'images. En outre, il assure la vérification permanente de la discrétion acoustique et magnétique des navires et sous-marins sur la façade de l'Atlantique.

Groupe d'études et de recherches balistiques, armes et munitions  
**(GERBAM)**

Le GERBAM a pour mission les études relatives à la vulnérabilité du navire, les essais mettant en oeuvre différentes substances pyrotechniques des armes ou des munitions.

Centre d'électronique de l'armement  
**(CELAR)**

Le Centre d'électronique de l'armement dispose de deux implantations, l'une à Rennes (où se trouve la direction la plus grande partie du centre), l'autre à Paris (pilote de la division "systèmes d'information, interopérabilité et informatique"). Le CELAR concentre son potentiel sur quatre grands métiers :

- la guerre électronique,
- les systèmes d'information et de communication,
- la sécurité des systèmes d'information,
- les composants électroniques.

Bassin d'essais des carènes  
**(Bassin)**

Le bassin d'essais des carènes est le centre de recherche et de développement en matière d'hydrodynamique navale (aujourd'hui encore bilocalisé au Val de Reuil, où se trouve la direction, et à Paris). Il dispose de moyens d'essais très importants, uniques en France, et parfois dans le monde, qui lui permettent de proposer à ses clients une gamme complète de services. Ses domaines de compétence couvrent : la propulsion et la conception des hélices, la tenue à la mer, la manoeuvrabilité, le bruit rayonné, la cavitation, l'écoulement dans l'eau ou l'air.

Laboratoire de rech  
mic

Laboratoire de rech  
miques a deux princip  
- les systèmes spatiaux  
- la propulsion et la cha  
- la navigation pour tr  
marins au satellite.  
Les compétences du  
mique, les composan  
ge, de pilotage et  
embarquée, les équi  
sûreté, les calculateurs

Groupe naval d'essais et de mesures  
**(GNEM)**

Le groupe naval d'essais et de mesures, a pour vocation principale de valider la capacité de pénétration des missiles. Il dispose, à cet effet, à bord du "Monge" d'un ensemble de radars de trajectographie et d'analyse (les plus performants en Europe), de moyens de mesure, de calcul et de conduite d'essais.

Établissement technique d'Angers  
**(ETAS)**

L'établissement technique d'Angers est le centre d'expertise et d'essais (architecture, facteurs humains, mobilité, survivabilité, vétronique) pour les systèmes terrestres mobiles équipant les forces armées : chars de bataille, véhicules logistiques. Les moyens mis en oeuvre couvrent les études (études de prospective technico-opérationnelle, RE, DE, confiés à l'industrie), l'assistance aux programmes et les essais ou évaluations.

Centre d'achèvement et d'essais des propulseurs et engins  
**(CAEPE)**

Essais au sol des propulseurs et constituants pyrotechniques de missiles stratégiques et tactiques avec ou sans simulation des conditions de vol.

Établissement technique de Bourges  
**(ETBS)**

L'ETBS est le pôle d'expertise pour la fonction feu des systèmes terrestres, des têtes militaires et de la protection :

- conduite des études amont
- animation des expertises et évaluations
- essais de mise au point, de qualification et d'évaluation.

Centre d'essais des Landes  
**(CEL)**

Le centre d'essais des Landes met à la disposition de ses clients des installations permettant de tester tout type de missiles, sur rail et en vol, ainsi que des moyens de mesures assurant la localisation des mobiles et l'observation de leur comportement.

Centre d'essais aéronautique de Toulouse  
**(CEAT)**

Réalise la quasi-totalité des essais au sol des avions tant civils que militaires (à l'exception des moteurs). Il représente un ensemble de moyens unique en Europe regroupant 28 domaines de compétences.

Centre aéroporté de Toulouse  
**(CAP)**

Expert de l'aéromobilité et techniques dérivées. Essais au sol et en vol, liés au parachutage de personnels, aérologage de matériels, aérotransportabilité, hélicoptage, textiles techniques

Centre d'essais de la Méditerranée  
**(CEM)**

Essais en vol de missiles tactiques et essais de systèmes d'armes sous-marins. Domaines d'excellence : trajectographie aérienne et sous-marine, mesures optiques diverses, réception de télémesures.

DCE

# EXIT 96

VEUILLEZ AGRÉER, CHER AMI, MES  
VOEUX LES MEILLEURS. JE TE LA  
SOUHAITE BONNE ET HEUREUSE.  
HAPPY NEW YEAR - TRADITION  
QUAND TU NOUS TIENS !

**D**epuis 5 ans, la tradition est maintenant bien établie et, véritablement, il ne serait plus possible de sauter ce rendez-vous. C'est, avec la St Michel, le deuxième grand moment des retrouvailles du CAP, avec les autres et avec lui-même.

Cette année nous avons encore un invité d'honneur. L'an dernier c'est l'IGA Javelot qui nous avait fait l'amitié d'être parmi nous. Cette année, submergé par l'organisation de la DCE et de ses 20 établissements il n'a pu être des nôtres.

C'est l'ICA Damilaville chef du département technique "propulsion mobilité" (PMB) du Service des Programmes des Armements Terrestres (SPART) qui était des nôtres, en raison de la création toute récente de l'antenne Aéromobilité (AER) dans l'emprise

CAP. L'ICA Boursier, chef de l'antenne AER était également présent.

Toute la famille rassemblée A L'HEURE, c'est à Joseph Viruëga que revenait l'honneur et le plaisir d'être le porte parole de l'ensemble du personnel. Il devait faire tenir son discours en 7 minutes, il retraça avec humour le fil de 96, avec ses doutes, ses espérances et ses grands moments techniques. Avec Jo Viruëga, il ne pouvait pas ne pas y avoir une dimension humaine omniprésente. Ce fut particulièrement évident avec le rappel de la difficile situa-



*Pour le CAP, 1997 sera de qualité*



*Je ne vois pas comment remplir ce type de verre*

tion du mois de juin - juillet, lorsque la plus grande incertitude régnait sur le devenir du CAP alors que la DGA était en convulsions.

La balle de l'orateur habilement envoyée, atterrit donc comme prévu dans le camp de l'ICA Néolet qui la prit au rebond. En fait, c'est le CAP que le directeur veut faire rebondir, avec l'intégration à venir de l'équipe para de Brétigny et le grand oeuvre du CAP pour 97 et 98 : la certification ISO 9001, le label de qualité sous lequel il ne saurait y avoir de destin européen. Cette certification est la pierre d'achoppement de la stratégie du CAP pour son avenir à moyen terme. Fini les déclarations de principe, les démarches livresques et les affiches intemporelles. Nous entrons dans le concret et le quotidien. Il va falloir afficher ce que nous allons faire et faire ce que nous avons affiché.

L'organisation du CAP aussi va bouger pour s'adapter à l'environnement nouveau. Si je vous confie que c'est la quatrième redistribution de l'organisation du CAP à laquelle j'assiste et que, chaque fois, ça c'est parfaitement bien passé, malgré les mêmes inquiétudes voire les mêmes angoisses, serez-vous un peu rassurés ?

Le directeur achève son allocution en traçant les grandes lignes de l'action pour 97 : affirmer la place du CAP au sein de l'ETC1, approfondir notre travail d'expert en appuyant le SPART pour lui faciliter les relations avec l'univers des TAP, accentuer le rapprochement avec la STAT dans la mise en commun de moyens et dans la réalisation de programmes d'études et d'essais. Enfin, il nous faudra encore approfondir nos relations avec les TAP, les forces spéciales ainsi que les organismes étrangers homologues. Il nous faudra donc être plus proches de nos "clients" et mieux connaître nos partenaires et concurrents. Ambitieux programme, mais Joseph Néolet mise sur le dynamisme et la passion de tous pour notre métier pour arriver à bout des difficultés. ■

**Fleury Lepot**

# LE SPART NE MANQUE PAS D'AER

EN CETTE FIN DE JANVIER, LE JOURNAL OFFICIEL PUBLIA L'AVIS DE DÉCES DE LA DÉFUNTE DGA ET L'AVIS DE NAISSANCE DE LA NOUVELLE DGA. VIVE LE NOUVEAU-NÉ!

**L**es nouvelles directions étaient créées et parmi celles qui nous intéressent le plus, la DCE, dont fait partie le CAP et la DSA, chargée de la conduite des programmes d'armement, qui abrite entre autres le Service des Programmes d'Armement Terrestre. Il fallut une bonne dose de spartéine pour que ce SPART accouche du groupe AER, chargé plus particulièrement des programmes d'aérotransport et d'aérolargage. Le spart, dont certains auraient peut-être bien voulu utiliser les feuilles pour tisser la corde pour nous pendre, existe et entend bien vivre sa belle jeunesse. Cette jeunesse, il la doit aux trois mousquetaires, transfuges du centre technique du CAP et volontaires pour constituer l'antenne de Toulouse du groupe AER.

Ces mutations provoquèrent bien quelques spasmes dans certaines poitrines, mais rien de spartaculaire. Il ne fut pas toujours aisé d'expliquer que nous garderons dans le futur l'ensemble de nos relations spartio-temporelles et que l'antenne de

Toulouse ne devra pas servir de sparting-partner à la DCE. En d'autres termes, restons amis, ne sortons pas le spartadrap. Dans la nouvelle organisation de la DGA, il y a les experts et les spartialistes. Donnons des expertises aux experts et restons spartenaires, tout le monde devant travailler à un même objectif. Soyez certains que même si notre installation actuelle est un peu spartiate, nous ne serons jamais vos Samnites..

**Jean-Paul Seigneurie**



## 12 novembre STAGIAIRES DE L'ETAP

Dans chaque unité parachutiste il y a des cadres chargés de l'instruction parachutiste. C'est-à-dire de l'entretien des connaissances spécifiques tech-



*Vous cherchez sans cesse à améliorer matériels et techniques...*

niques aéroportées, qu'à tous les niveaux, les personnels ont acquis à l'école des troupes aéroportées, en début ou en cours de leur carrière de parachutistes. Qu'il s'agisse de parachutage de personnels (automatique ou commandé), d'équipements humains ou de déconditionnement des charges lourdes larguées en livraison ou en ravitaillement par air.

Ces cadres, officiers et sous-officiers, sont formés à l'ETAP. C'est désormais une démarche systématique, une ouverture sur les techniques en amont leur est donnée au cours d'une visite effectuée au CAP. Quel meilleur vecteur que ces spécialistes peut-on trouver pour faire connaître notre maison à NOS utilisateurs?

## 11 décembre - PREMIÈRE VISITE DE L'IGA MONLIBERT

A cette date, l'ETC1 n'avait d'existence que sur le papier et l'IGA Monlibert n'en était que le directeur en puissance. Ceci est à l'image de la réforme DGA ; il fallait foncer, préparer les éléments pour que tout soit prêt, ou tout au



*Si il sort son couteau, je tire !*

# MERCI D'ÊTRE VENUS

moins très avancé, au coup de sifflet de départ.

C'est un peu un inventaire à la Prévert qui a été fait. Nous avons donc inventorié nos techniques, nos moyens, nos procédures, nos partenaires, nos clients, nos us et coutumes, pour que le directeur virtuel puisse se faire une religion et lancer des groupes de travail mixtes CAP/CEV afin d'harmoniser tout ce qui pouvait l'être et donner ainsi corps et vie au futur établissement central. Ce fut donc, en quelque sorte, l'action fondatrice de l'ETC1.

## 19 décembre - LES BELGES

Voilà bien longtemps que nous n'avions eu le plaisir de recevoir nos amis belges au CAP, te sais. C'est plutôt le CAP qui s'est déplacé ces dernières années. Dommage, car plutôt que d'acheter un système Wedge espagnol pour leurs C130, ils auraient sans doute acquis le nôtre qui, de leur avis, semble infiniment supérieur et moins contrai-

gnant. Moralité, il faut occuper le terrain partout, même (surtout) chez les plus petits.

Quoi qu'il en soit, cette visite fut enrichissante à plus d'un titre. Tout



*Technicité de l'essai au portique*

d'abord, de faire connaître nos capacités à une équipe jeune, montante. Ensuite de comparer, en matière d'équipement personnels, nos approches respectives.

Espérons que dans les années à venir nous aurons l'occasion de travailler à leur profit, une fois !



### 14 janvier - LE CEV

Dans le cadre des directives reçues pour la constitution de l'ETC1, les groupes de travail CEV/CAP se sont réunis à Toulouse pour une meilleure connaissance réciproque et jeter les bases d'une harmonisation et d'une recherche de la complémentarité,



Groupes de travail à la réflexion

propres à éviter les duplications et à rentabiliser les moyens personnels et matériels.

La quasi totalité des cadres du CEV ignoraient ce que fait vraiment le CAP et avec quels moyens il le fait. Dans le cadre des travaux a donc été très largement incluse une visite détaillée de l'établissement.

Nul doute que présentations et explications diverses contribueront à la bonne entente qui régnera dans l'avenir entre nos établissements. Nombre de problèmes sont générés par la méconnaissance ou l'ignorance de l'autre.

### 22 janvier - LES FORCES SPÉCIALES

Dans la partie du plan de communication touchant nos utilisateurs, affirmés ou potentiels, figurent les diverses unités que, par commodité, nous



Après les exposés en salle, les réalisations pratiques

englobons sous le vocable de "forces spéciales". Il s'agit d'unités non endivisionnées dont les missions sortent des schémas classiques d'engagement des troupes aéroportées.

Ces unités spéciales doivent avoir, à l'évidence, des besoins spéciaux. C'est pour révéler ceux auxquels nous serions en mesure de répondre, ou encore de susciter des idées de possibles développements que nous recevons ces unités.

C'est donc dans cet esprit que nous avons reçu le capitaine de vaisseau Quentin commandant le groupement de fusiliers marins commandos de Lorient, le colonel Lebel commandant le 13e régiment de dragons parachutistes dont la mission première est la recherche du renseignement, et le lieutenant

colonel Véchambre, commandant le sous groupement d'intervention de la gendarmerie nationale, le célèbre GIGN dont chacun a entendu parler lors de spectaculaires interventions.

### 23 janvier - AÉROSPATIALE

Lors du séminaire des cadres du mois de novembre 1996 des relations ont été nouées avec l'Aérospatiale par le truchement d'un intervenant, ingénieur à l'Aérospatiale. L'exposé avait porté sur le management participatif et avait particulièrement concerné les responsables de labo ou d'ateliers, ainsi que le chargé de mission qualité.

Une information réciproque ayant été décidée, nous avons eu le plaisir de recevoir M. Lainez et son équipe au CAP avant que de nous rendre à l'Aérospatiale.

Contrairement à ce que nous pouvions penser, nos visiteurs ont été très intéressés par les techniques et moyens présentés. Échange de vues très fructueux.

### 30 janvier GÉNÉRAL SOUBIROU

Pour la seconde fois en cinq mois, le général André Soubirou a rendu visite au CAP pour se faire présenter le para-

chute CAP 34 et se faire ainsi son opinion sur l'intérêt que pourrait présenter cette voilure pour les aéroportés. Il était entouré du Lt colonel Galy-Dejean "patron" des commandos de la 11e DP, du Lt colonel Mary.

La présentation a eu lieu sur le site de Fonsorbes, bien entendu.

Après une présentation en salle faite par Bruno Delannoy, le général Soubirou a assisté à une démonstration vol du parachute. Étant donné que le chef de nos utilisateurs pratique également le saut à ouverture commandée, occasion lui fut donnée d'effectuer un saut, à partir d'hélicoptère, en compagnie de notre adjoint militaire le colonel Philippe Gouachon.

La grande simplicité et l'extrême courtoisie de notre visiteur ont été appréciées par les personnes qui ont eu le plaisir de l'approcher.

### 03 février - LES ANGLAIS

Visite éclair de nos amis d'outre-Manche de Boscombe Down qui rencontraient des industriels français. Le squadron leader Mark Smith et le Flight Leutnant All Cock sont venus confirmer leur demande de travail en commun et préciser leur venue pour le début mars à Toulouse.

Politique des petits pas. Insensiblement nous nous rapprochons des européens, sans tambours ni trompettes mais avec constance. ■

Fleury Lepot



Avant le saut... l'appréciation du connaisseur

# LE CEV



"Essai de saturation par leurres"

LA BRANCHE "ESSAIS EN VOL" DE LA DCE ÉTANT CONSTITUÉE, L'AUTAN VOUS PROPOSE UNE PREMIÈRE APPROCHE DU CEV ET DE SES MISSIONS. DANS LES PROCHAINS NUMÉROS NOUS APPROFONDIRONS LE SUJET.

## ESSAIS EN VOL

Les essais officiels des matériels en développement, civils et militaires, visent à garantir la qualité et la sécurité de tous les aéronefs volant en France ou vendus à l'exportation. ces essais nécessitent des compétences très développées dans les domaines les plus divers, ainsi que des moyens de mesure performants.

La mise en œuvre des moyens d'essais du CEV au profit de l'industrie, l'extension progressive des méthodes de travail en équipes intégrées CEV - Armées - Constructeurs permettent tout à la fois de rentabiliser les moyens nécessaires à l'exécution des essais, d'éviter la multiplication et la dispersion de ces

moyens et de faciliter les échanges d'informations au profit de très nombreux programmes en développement ou en préparation. Ceci représente une source importante d'économies pour la gestion de l'ensemble des programmes aéronautiques.

## RECEPTION

La réception des matériels militaires neufs ou réparés vise à garantir la qualité et la sécurité des matériels destinés aux forces armées et aux clients étrangers.

## FORMATION DU PERSONNEL NAVIGANT D'ESSAIS ET DE RECEPTION

L'Ecole du Personnel Navigant d'Essais et de Réception (EPNER), l'une des quatre écoles de ce genre dans le monde assurant cette formation, reçoit chaque année 25 à 30 stagiaires fran-



Le "Rafale" en essai.

çais et étrangers. L'enseignement qui y est dispensé assure la formation d'équipes d'essais en vol : pilote, ingénieur, mécaniciens, expérimentateur. L'EPNER entretient des relations suivies avec les écoles équivalentes aux Etats-Unis et en Grande-Bretagne avec échange permanent des stagiaires. Jouissant d'une excellente réputation au niveau international, l'EPNER représente un atout important de promotion pour l'industrie aéronautique et spatiale.

## CONTROLE DE LA CIRCULATION AERIEENNE D'ESSAIS ET DE RECEPTION

Le Centre d'essais en vol assure le contrôle en vol des aéronefs, au cours

*Les Aéronefs civils aussi se présentent à l'expertise du CEV*

des essais et en essais de réception. Cette organisation originale permet, avec un personnel hautement spécialisé, et malgré l'encombrement de l'espace aérien national, d'assurer le contrôle des vols en toute sécurité et avec une grande souplesse, facteur important de productivité pour l'exécution des essais.

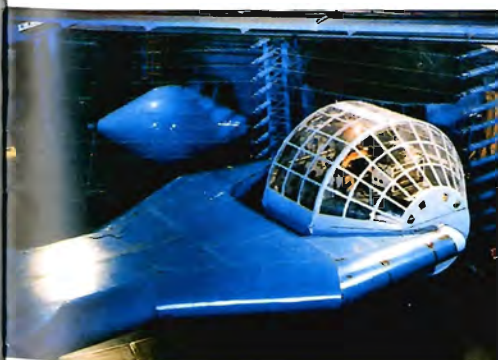
### MISSIONS COMPLEMENTAIRES

Ces missions sont confiées au Centre d'essais en vol en raison de ses compétences ou de ses moyens.

L'agrément des organisations des essais en vol des industries découle logiquement du rôle de la DGA en matière de tutelle de l'industrie aéronautique et des compétences du Centre d'essais en vol en matière d'essais officiels et de formation du personnel.

La coordination des études et développements en matière de méthode d'essais et de moyens de mesure a été mise en place au CEV pour s'assurer que tous les industriels bénéficient de méthodes et de moyens compatibles, permettant des échanges ou des intégrations successibles et pour garantir une lecture standardisée des résultats par l'Etat client.

Le conseil auprès de services techniques compétents et la participation à l'évolution de la réglementation aéronautique sont importants pour la conduite des programmes futurs. Ces missions s'appuient sur la compétence des personnels accumulées sur les programmes très variés qu'ils ont à traiter au CEV. ■



*La pépinière des navigants*

# NOEL 96

EN CETTE FIN D'ANNÉE, L'HEURE ÉTAIT AU CHANGEMENT ET LA FÊTE DE NOËL DU CAP N'AURA PAS ÉCHAPPÉ À LA REGLE.

C'est ainsi qu'en ce samedi matin, tout notre petit monde ne s'est pas retrouvé à Fonsorbes, mais sur les boulevards, pour se voir servir en guise d'apéritif au menu concocté par Mère Noël, Père Fouettard et leurs joyeux compères, une projection quasi-privée du dernier film de Walt Disney. Les parents en sont sortis ravis. Les enfants aussi, merci.

Nous passerons sous silence le passage par la case Mac Donald's que certains détracteurs de la côte de boeuf saignante, du magret de canard et autres bonnes choses, avaient sélectionné en guise d'étape gastronomique pour nous retrouver à Fonsorbes, cette fois-ci, prêts à accueillir le héros de la journée : le fameux Père Noël.

La météo étant clémente, c'est par la voie des airs qu'il nous est arrivé, aux commandes de la non moins fameuse CAP19 qui, en plus d'être le parachute dernier cri, avait l'énorme avantage d'être assortie au rouge de sa tunique. Que voulez-vous, même pour une légende vivante, il est des détails qui ont leur importance.

Le reste de la journée fut assez traditionnel avec remise de cadeaux au pied du sapin, concert de cris d'enfants voulant récupérer les jouets des mains de leurs parents désireux d'essayer la dernière nouveauté, goûter virtuellement sponsorisé par les grandes marques de lessive et dessins animés. Pour finir, le

Père Noël aurait bien aimé échanger quelques mots avec les chefs de la tribu CAP au sujet des lettres que ceux-ci lui avaient envoyées. Mais, ne les trouvant pas, il est reparti d'où il était venu en promettant quand même de faire son possible pour satisfaire tout le monde. A l'année prochaine ! ■

**Bruno Delannoy**



*Complicité profonde*



*Les coulisses de l'exploit*



# LA PELLE DANS LA FORET



*Dans le petit matin jusqu'à la neige scintille sous les raquettes d'une équipe de copains*

**L**e 19 Janvier à Mosset (PO), s'est tenue une rencontre au sommet (1780m), dans le domaine des raquettes (à neige).

La rencontre proposait 2 épreuves : 1 rallye couvrant une distance de 6 km, et une course d'une distance de 11 km pour un dénivelé de 500 m. Sous la houlette de Gérard Raigné, une équipe de vaillants CAPistes raquetteurs (et non pas racketteurs) s'est constituée : S. Cenac, Ludovic et Karina Chuzet, Thierry Deles, Guy Gouzy, Bernard Raud et bien sûr notre maître incontesté Gérard Raigné.

Après un ragoût de mouton, bien arrosé, au gîte du Caillau, Zou tout le monde au lit.

Pas besoin de compter les gigots pour nous effondrer comme des masses, et malgré quelques rugissements nocturnes de certains, nous parvenons au petit matin dans une forme éblouissante.

Le départ de la course est donné à 11 h ce dimanche 19 Janvier sous une météo

clément. Les 10000 concurrents de la course se ruent alors dans un seul élan. Dans un entremêlement de bâtons et un fatras de raquettes, le premier virage sélectionne déjà les meilleurs.

Nous attendons patiemment notre heure... Notre sens du placement fait merveille. Nous remontons un à un nos concurrents. Notre esprit d'équipe nous porte et nos ampoules nous éclairent sur la bonne stratégie à adopter. Finalement nous retenons la stratégie suivante : on part à fond, à fond, à fond, et après avoir pris garde d'éviter les graviers du premier virage, nous accélérons à mi-course pour terminer au paquet (subtil n'est-il pas ?).

Notre stratégie finement appliquée, finit par porter ses fruits car après 3 h 01 mn de course nous franchissons, groupés, et devant une foule en délire, la ligne d'arrivée en 14ème position.

Les meilleurs auront parcouru l'itinéraire en 2 h 50 mn (bon d'accord mais ils n'avaient pas d'handiCAPés dans l'équipe eux !!). ■

**Ludovic Chuzet**



## DANS VOTRE BIBLIOTHEQUE

**S**i vous vous sentez concerné par la saga parachutiste et par voie de conséquence par les hommes qui écrivent l'histoire des 60 premières années vous disposez de divers ouvrages qui traitent plus ou moins telle ou telle partie de l'histoire ou, ponctuellement, tel aspect de cette grande aventure.

Pour la première fois un ouvrage essaie de traiter de toutes les unités parachutistes en incluant les hommes qui travaillent sur l'avenir et fournissent d'excellents outils à ces combattants exceptionnels. Vous l'avez compris, il s'agit des services techniques. C'est-à-dire nous le CAP, mais aussi le CEV, mais aussi la STAT.

L'auteur, Alain Bétry, historien de son état a effectué son service militaire au 17e régiment de génie parachutiste. C'est en constatant que bon nombre des grands témoins de la saga avaient disparus ou étaient en voie de disparition qu'il s'est empressé de recueillir leur témoignage avant qu'ils ne soient perdus.

C'est donc une grosse partie de la mémoire des troupes aéroportées qui sera consignée dans cet ouvrage, depuis la formation et les exploits des SAS en passant par les camps de la mort Viet et jusqu'aux derniers engagements d'unités aéroportées.

Ainsi que l'écrit l'auteur, l'originalité de la conception de cet ouvrage est de relier le passé à l'avenir.

Ce livre, d'un tirage limité, au format 25x30 cm, 240 pages, abondamment illustré en quadrichromie, comporte de nombreux témoignages, des encadrés et chronologies. Son prix : 380 F + 55 F d'envoi en recommandé, soit un total de 435 francs. Par commande groupée à partir de 20 exemplaires, livrables à la même adresse le port est gratuit.

**BON DE COMMANDE** à renvoyer à : **Alain Bétry - 14, rue de l'Eglise - 92210 Saint-Cloud**

Nom : ..... Prénom : .....

Adresse : .....

Code Postal : ..... Ville : .....

**OUI**, je suis intéressé par l'ouvrage : "Une aventure d'hommes, les Parachutistes" au prix de 380 F + 55 F (port recommandé), soit 435 F.

Je joins un chèque de 435 F à l'ordre de Monsieur Alain Bétry.

A partir de 20 exemplaires, livrables à la même adresse, je bénéficie du port gratuit soit 380 x 20... (ou plus).

Date :

Signature :

**Fleury Lepot**

# PARCOURS MILITAIRE

EN S' Aidant des 66 villes  
françaises incluses dans le  
texte, vers quel corps d'armée  
s'orienter, quand on choisit  
de faire carrière dans la voie  
militaire ?

Selon de récentes statistiques, les appelés qui prenaient plaisir à cheminer le long des digues fluviales, et qui habitaient à proximité des BORDEAUX, s'engagent inévitablement dans la marine nationale. Les plus DOUAI et les plus CALAIS deviennent officiers. Les "sous-offs" qui forment LAVAL de la hiérarchie, n'en sont pas moins RODEZ pour l'aventure ; ils naviguent vers LILLE de leur rêve, espérant peut-être trouver le HAVRE de paix qu'ils se sont fait le PARIS de dénicher un jour ou l'autre... En quête d'exotisme, les légionnaires sont attirés par les charmes de LORIENT. Sur leurs cheveux coupés ARRAS, le port du képi blanc donne



grande FOIX, tous se MURET dans un silence religieux. GRASSE à la ferveur employée pour prier leur archange, les MEAUX dont ils souffraient se dissipent rapidement.

Il arrive qu'on rencontre des objecteurs de conscience. Ceux-ci sont convoqués par le tribunal civil. Ils MONTAUBAN des accusés afin d'être jugés, puis condamnés.

En faisant un TOURS dans les bureaux de l'état-major, on aperçoit un grand nombre de recrues féminines. Au moment de la pause réglementaire, elles deviennent de véritables MOULINS à paroles. Elles discutent de leurs problèmes de PAU, se demandent CAEN arriveront les nouveaux rideaux en TULLE, vers quels changements DAX s'orientera leur carrière...

Une engagée, qui par hasard avait revu son AIX-EN-PROVENCE, ne se PRIVAS pas de le critiquer ouvertement. Se plaignant à l'époque de toujours porter les RENNES de leur couple, elle renvoya son ami en ces termes : "OUST, MONTGAILLARD, je te VIRE, prend la LOURDES. Je ne veux en AUCUN moment te servir de CANNES, dans ta vie future ! Vous conviendrez que ces détails indiscrets pourraient remplir les pages d'un



ROMANS. Il va sans dire qu'à l'heure de la pause, il AURAY mieux valu pour certaines qu'on les BAYONNE ; mais par correction, personne AUZAT.

Si la carrière militaire ne vous convient pas, je vous conseille vivement de vous proposer comme personnel civil au CAP, dans notre BONNEVILLE de TOULOUSE. On utilise maintenant des logiciels pour travailler. Mademoiselle Viviane nous ayant appris la façon dont on SANCERRE, ne NYON pas les bienfaits que ses THESE ont pu nous apporter.

La fonction publique va-t-elle disparaître ? VITTEL ses dernières années ? HYERES encore, plus DUN se tourmentait pour la sauvegarde de son statut. Aujourd'hui, sur quel BARREME peut-on s'échelonner ? Avec les nouvelles restructurations, un THIERS du budget annuel se trouve réduit.

Certains craignent qu'à COURS terme on ne les LIMOGES, et ils se voient, LOUHANS leurs compétences à d'autres établis-

sements...

Lorsque le vent d'Autan souffle dans la région, nous ne CHAUMONT pas. Nous ne nous TOURNON pas d'avantage les pouces, en attendant que VIENNE une accalmie. NOGENT sont compétents, serviables, de bonne humeur et pas AUTUN pour deux sous. Parfois on se lance des VANNES, nous nous CHINON allègrement, mais nous nous LYON facilement d'amitié.

Comme vous pouvez le constater, il fait bon vivre au CAP, CARBONNE est l'ambiance et chaleureuse l'atmosphère. Je ne vous quitterai pas sans employer la célèbre formule : "Par ST-MICHEL, vivent les para.....graphes" ■

Pierre-Gilles  
Andrieux



un SENS à la vie de ces hommes DIGNE. Le soir, en ville, on les voit par groupes de TROYES ou SETE, dépenser leurs DINARD dans les lieux où on se REIMS le gosier. Ce parcours d'aspect grivois se termine généralement dans les endroits où LOMBEZ...

Une fois l'an, en l'honneur de St-Michel, une METZ était donnée dans la chapelle de la caserne. Pour se recueillir, il fallait QUIMPER officiel apporte sa bénédiction aux parachutistes. Animés d'une

# LA FONDATION BEMBERG

DANS LE CADRE DES VISITES DE TOULOUSE, NOTRE DEUXIEME SORTIE NOUS A CONDUITS À LA FONDATION BEMBERG. AU COURS DE LA VISITE NOUS APPRENDREONS QUE CETTE COLLECTION VIT ET S'ENRICHIT DES OEUVRES QUE GEORGES BEMBERG CONTINUE À ACQUÉRIR DE PART LE MONDE.

**N**ous savons certes que la fondation occupe une partie de l'Hôtel d'Assezat qui fut légué à la ville de Toulouse avec pour mission d'abriter les sociétés savantes, mais qui se cache derrière Monsieur Bemberg qui nous accueille aujourd'hui ? Un alerte octogénaire qui partage son temps entre Paris, New-York, l'Argentine et quelquefois Toulouse...

Il descend d'une vieille famille originaire de Cologne établie en Argentine au siècle dernier et a vécu en France une partie de sa jeunesse.

Cet homme cultivé, (il est diplômé de littérature comparée l'université de Harvard) et artiste a consacré son existence à la musique, la littérature et à la constitution de collections. Il a souhaité faire partager cette passion du beau dans un cadre digne de sa collection. C'est ainsi qu'après des démarches infructueuses auprès des Etats-Unis et grâce à des amis Toulousains, son précieux patrimoine a été légué à la fondation qui porte son nom.

La fondation regroupe de nombreux objets d'art provenant de divers pays d'Europe, tout un ensemble de bronzes de la Renaissance, cependant la peinture occupe une place majeure.

Georges Bemberg a voulu dans les deux premières salles préserver le caractère accueillant de la noble demeure. Les peintures sont présentées dans le cadre d'un salon vénitien avec meubles, glaces, lustres qui apportent convivialité et chaleur au musée. Les principales écoles européennes sont représentées avec des oeuvres de François Clouet, Cranach,

Pieter de Hoock, le Titien, le Tintoret... Une grande place est faite à l'école française moderne avec des oeuvres de Manet, Pissaro, Dufy, Vlaminck... Les principaux courants modernes sont présents : impressionnisme, pointillisme, fauvisme. Avec 27 toiles de Bonnard la fondation Bemberg occupe la deuxième place après le musée d'Orsay pour le nombre d'oeuvres consacrées à ce peintre.

A l'émotion esthétique suscitée par les oeuvres présentées, se mêle l'admiration du mécène. Par l'enrichissement perpétuel de la collection, par la volonté affirmée du donateur de lui donner une âme, la fondation Bemberg est un musée bien vivant.

Merci Monsieur Bemberg! ■

Maryse Bergounhou



## DEPART ET RETOUR

IL EST DES GENS "HUILÉS" QUI PASSENT AU TRAVERS DES ÉVÉNEMENTS SANS ETRE, SEMBLANT-IL, CONCERNÉS. IL EN EST D'AUTRES QUI, TOURNÉS VERS AUTRUI, S'IMPLIQUENT DANS TOUT CE QU'ILS FONT.

**J**e pourrais dire d'Andrée Barboza que, bien qu'elle soit arrivée il n'y a que peu d'années au CAP, il me semble l'y avoir toujours connue. En effet, dès son arrivée au centre technique, elle a mis tant d'ardeur et de dévouement dans fonction de documentaliste



qu'elle s'est naturellement insérée dans la famille CAP sans qu'il soit utile de lui tenir la main.

Madame Barboza est donc arrivée au CAP en janvier 1991. Si la curiosité vous prend, vous constaterez que sa collaboration à votre journal préféré fut effective dès le numéro 31 de Juillet 91. Peut-on trouver meilleur exemple de participation à la vie collective ?

Depuis très longtemps le comité de rédaction de l'Autan souhaitait une participation féminine en plus de la collaboratrice de toujours, Jacqueline Demarne. Il nous fallait cette vision féminine des choses, ces réflexions sur des sujets qui préoccupent tout le monde, mais dont personne n'ose parler. Au mieux "ça fait futile" "nunuche" ou encore "exhibitionniste". Désolé, pour ce qui me concerne, je trouve cela profondément humain et hautement estimable.

Le numéro 51 de l'Autan fut donc la dernière participation d'Andrée Barboza en tant que membre du comité. Je ne doute pas, et j'espère d'ailleurs que, de temps en temps, elle nous fera encore part de sa perception féminine des choses.

Pour ce qui concerne sa présence physique dans nos murs, nous continuerons à l'apprécier longtemps encore étant donné qu'Andrée Barboza ne s'est pas déchargée de la responsabilité de la caisse de solidarité. Ce qui démontre son altruisme, si besoin en était. Au revoir donc, chère amie. Merci pour votre coopération sans faille et bonne retraite. ■

Fleury Lepot



Bon vent Andrée

**RETRAITÉS**

M. BOUTHONNIER Jean  
le 31.01.1997

BERLAND Jean-Christophe  
nommé au grade d'ingénieur principal  
des études et techniques d'armement  
à compter du 01.08.1996

Félicitations aux nouveaux promus

**PROMOTIONS**

RAUD Martine  
JOUBERT Bernard  
nommés groupe VI  
à compter du 01.01.1997

LABAT Robert  
nommé groupe VII  
à compter du 01.01.1997

DE GUILHEM Annie  
nommée AAP 2ème classe  
à compter du 31.08.1996

ANGLADE Jacqueline  
nommée AAP 1ère classe  
à compter du 01.08.1996

**MÉDAILLES DE  
BRONZE DE LA  
JEUNESSE ET DES  
SPORTS**

BERLAND Jean-Christophe  
DELANNOY Bruno  
le 14.07.1996

Félicitations aux impétrants

**NAISSANCE**

Suleyman-Aymeric  
fils de Thierry DAROLLES  
Né le 09.01.1997

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



"Mettez un tigre dans votre C 160"

**L'Autan** LE JOURNAL

JOURNAL INTERNE  
DU CENTRE AÉROPORTÉ DE TOULOUSE  
12, rue Roquemaurel - B.P. 3023  
31024 TOULOUSE CEDEX

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

**Comité de rédaction  
Etablissement**

Pierre-Gille ANDRIEUX,  
Maryse BERGOUNHOU,  
Jean-Christophe BERLAND,  
Ludovic CHUZET, Thierry DELÈS,  
Jacqueline DEMARNE,  
Bruno DELANNOY,  
Jean-Paul SEIGNEURIE.

**Ont collaboré à ce numéro :**  
**Etablissement**

Christian JOSSE, Victor MONTHIEUX,  
Bernard PONTROUÉ

**Crédits photos**  
CAP, CEV, SA. APA-POUX As de cœur ALBI,  
Gérard RAIGNÉ.

**Illustrations**  
Henri NAN

**Conception d'ensemble**  
CAP - DOULADOURE  
Tirage : 800 exemplaires

**N° 52  
Copyright**

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

**Impression**  
Imprimerie DOULADOURE  
N° ISSN 1262-2370

**ERRARE (SUITE ET FIN)**

Les numéros se suivent et parfois se ressemblent. Perseverare es diabolicum me rétorqueront certaines statues du commandeur. Et bien oui, deux de nos collègues ont encore disparu dans la bataille précédente. C'est d'autant plus regrettable que l'un est, entre temps, retraité. Donc, vous l'aviez tous trouvé, nos deux manquants à l'appel étaient Jean Bouthonnier et Alain Baumert à qui l'Autan présente ses excuses.



Jean Bouthonnier



Alain Baumert



*Pigeonnier rond avec toit original de style mauresque - Carbonne*