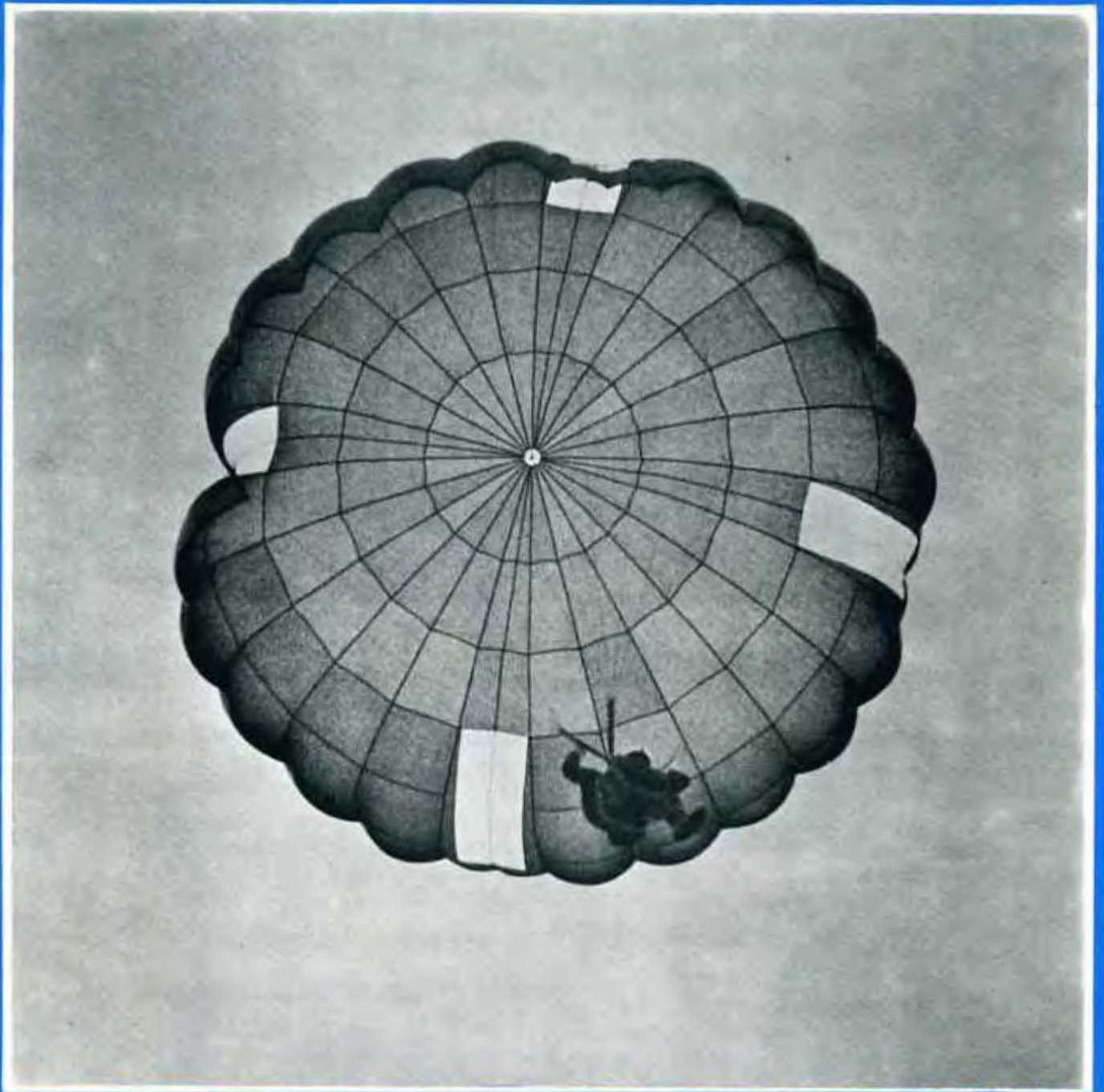


L'AUTAIN

DECEMBRE 1982 - N° 14
Publication semestrielle gratuite



BULLETIN DE LIAISON ET D'INFORMATION DU CENTRE AÉROPORTE DE TOULOUSE

Bulletin d'information
et de liaison du
**CENTRE AÉROPORTÉ
de TOULOUSE**

155 av. de Grande - Bretagne
31052 TOULOUSE CÉDEX
Tél. : (61) 49.11.71
Télex - TLSE 531464 F

Semestriel gratuit

**Directeur et rédacteur en chef de la
publication :**

C. JOSSE

Assisté de :

Roland BOUCHET
Claude BRIOT
Patrick CHAUSSADE
Jean CHOTEAU
Bernard DANIEL
Henri GALAUP
Roland GUINOT
Fleury LEPOT
Pascale PALETTA
Bénédicta TARAYRE
Claude VINCENS

Dessins de :

Roland FAJEAU

Tirage : 600 exemplaires
n° 14

Copyright :

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

N° ISSN 0396 - 8723

Imprimé par
l'Atelier de Reprographie du CAP



CENTRE AÉROPORTÉ DE TOULOUSE



Parachute d'Arme à ouverture automatique

TAP 696-26



Au seuil de la Nouvelle Année,
LE COMITÉ de RÉDACTION de L'AUTAN
présente, à tous ses lecteurs,
ses « **MEILLEURS VOEUX** » pour 1983

EDITORIAL

Rechercher la vérité n'est pas chose très facile, cela s'apparente quelquefois à la classification des couleurs composant l'arc-en-ciel. N'apprenait-on pas, autrefois, aux enfants qu'il comprenait les sept couleurs classiques : rouge, orangé, jaune, vert, bleu, indigo et violet ? Cette distinction paraît aujourd'hui simpliste, artificielle voire désuète et le classicisme a fait place à une plus grande rigueur scientifique. Il existe également de nombreuses similitudes entre lumière et vérité :

L'une est impalpable mais à l'origine de tout ; elle renferme d'innombrables couleurs ; elle est aussi omniprésente, elle passe donc souvent, et c'est un paradoxe, inaperçue ; c'est enfin, et notre ami Bobo nous le rappelait, voilà six mois, une force bien réelle.

L'autre est une notion tout aussi complexe ; multiple, elle permet telle approche en privilégiant telle composante ; d'ailleurs, on n'en perçoit bien souvent que les reflets ; elle est l'objet de multiples contrastes qui ne sont, en fait, que l'image d'une même réalité mais elle reste tout aussi essentielle.

Je pourrais multiplier adjectifs et comparaisons ; les faits témoignent d'eux mêmes :

Lors du dernier numéro, je vous invitais à répondre à un sondage ; je n'insisterai pas sur les raisons de ce sondage, c'est "clair". Onze réponses sont parvenues à la rédaction ; c'est la première fois qu'un tel chiffre est atteint... c'est un succès...

Pour moitié, les imprimés nous revenaient de l'extérieur ; nos amis ne nous oublient donc pas et nous en sommes heureux ; cette répartition est convenable, étant donnée la diffusion actuelle de l'Autan.

Les avis et suggestions sont extrêmement diversifiés et couvrent pratiquement toute la palette ; alors que signifierait, dans ces conditions, une moyenne qui ne reflèterait absolument pas la diversité des réactions enregistrées ; ce serait comme pour l'arc-en-ciel, un mélange devenu miraculeusement incolore. Alors voyons donc dans le détail ; à une exception près, présentation et format sont jugés bons et même très bons ; un lecteur sur deux souhaite la parution de quatre numéros chaque année ; les différentes rubriques du bulletin rencontrent un succès certain sans que le sondage permette un quelconque classement ; enfin, on fait lire l'Autan autour de soi.

Je citerai, au hasard, les suggestions qui ont été faites :

- «... une rubrique retraités...».
- «Le CAP n'a pas les moyens d'un tel journal qui mobilise des personnels plus utiles par ailleurs».
- «... une participation plus large... des personnels en activité ou en retraite. Par exemple : activité PUL...».
- «... quelques jeux tels Mots fléchés...».
- « continuer à recevoir l'Autan ».
- « porter le nombre des pages de 12 à 16, recherches entreprises par le CAP, rubriques curiosités ».
- « ... publication qui devrait être trimestrielle... évolution des matériels aéroportés... l'organisation du CAP ».

Alors je sais bien, d'aucuns diront que l'échantillonnage est biaisé, que les résultats sont peu ou pas représentatifs ; ils avaient loisir de s'exprimer, ils ne l'ont pas fait. Je ne peux que renouveler mon appel à toutes les bonnes volontés et, peut être un jour, pourra-t-on envisager – sous une forme qui reste à déterminer – une extension de la formule actuelle.

L'Autan se veut ouvert, il ne peut en être autrement dans une communauté aussi restreinte par le nombre.

J'ai donc décidé d'ouvrir les colonnes du numéro de décembre à un lecteur qui m'en faisait expressément la demande. Sa réponse est donc publiée intégralement.

Pour le reste, du débat jaillira la lumière ; l'action suivra.

Il y a plus de cinq siècles, à Mayence, un certain Johann Gensfleisch dit Gutenberg imprimait ces premiers mots : "FIAT LUX (que la lumière soit !)". Il ouvrait, ainsi, avec l'imprimerie une ère nouvelle de communication donc de connaissance et de dialogue...



Le Mot du Directeur

Eloigné du CAP au cours de ces dernières semaines, je tiens en premier lieu à relever deux faits auxquels j'ai été très sensible. D'abord, j'ai noté avec plaisir que mon absence n'avait nullement été ressentie dans le service ; c'est un signe de maturité et d'équilibre de notre Centre dont je me félicite. Ensuite, j'ai été très touché par les témoignages qui me sont bien parvenus avec beaucoup de sensibilité et de discrétion. Cela m'a beaucoup aidé. Merci du fond du cœur.

En second lieu, en cette période de fin d'année, qui est aussi celle des bilans, j'adresse tous mes remerciements à nos équipes pour le travail accompli en 1982. Nos activités se sont poursuivies selon un rythme soutenu et, malgré des difficultés qui n'ont pas fait défaut, l'essentiel de nos objectifs a été atteint.

Confiant dans nos équipes, comme dans cet esprit particulier qui les anime et leur donne cette touche spécifique faisant leur force, je souhaite une bonne année 1983 à notre Centre et à tous les personnels du CAP et à leurs familles, ainsi qu'à nos amis, j'adresse mes vœux de nouvel an les meilleurs et bien affectueux.

J. G.

S O M M A I R E

- Éditorial
- Le mot du Directeur
- Incroyable mais... vrai - F. LEPOT
- Essai d'un harnais - J. LACOSTE
- Saint-Michel 1982
- Historique du Vol Libre
- Prévention et lutte contre l'incendie - M. GUICHERD
- Visites au CAP
- Secourisme ou "le premier geste qui sauve" - M. GUICHERD
- La tribune du lecteur
- Notre carnet



 **
 **

Les fans de Jacques Martin lancent avec jubilation leur cri de ralliement. L'œil aguicheur, la voix cajoleuse et le geste rond, c'est la technique très élaborée du grand bateleur professionnel qui éclate sur les étranges lucarnes. Du travail soigné !

—«Et voici Mesdames, Mesdemoiselles, Messieurs, chers télé-spectateurs-trices, votre ration hebdomadaire de griserie, de rêve et de frissons. Dans la grande bouffe habituelle du "fantastique époustouflant" —Poltergeist oblige— je vous propose un menu raffiné dépouillé d'artifices, dans lequel chaque met ne doit sa valeur qu'aux qualités humaines de son exécutant.

Je dévoile la palette mesdames-messieurs et nous voyons : du courage, de l'audace, de la témérité de la force physique, mais aussi de l'intelligence, de la persévérance et du sang-froid. Et pour commencer messieurs-dames, voici l'homme qui vole comme l'aigle, qui se déplace comme l'antilope et skie sur l'herbe en patins à roulettes.

Cet homme nous l'avons découvert dans le Sud-Ouest, à Toulouse précisément. Il s'agit de Bernard CASTÉLAN».

Nous supposons que vous aussi vous avez été stupéfaits de voir apparaître votre ami CASTÉLAN en vedette de télévision. Jamais pris de court, l'Autan s'est ménagé une petite entrevue avec le sus-nommé pour recueillir quelques renseignements sur ce merveilleux fou volant et sur ses drôles de machines.

 **
 **

● L'AUTAN

— Comment d'inventeur original se retrouve-t-on projeté sur les écrans ?

Bernard CASTERAN

— Tout à fait par hasard pour ce qui me concerne. Des revues spécialisées ont rapporté certaines de mes innovations et celles-ci ont attiré l'attention de la meute des rabatteurs de Jacques Martin. Ces messieurs sont venus apprécier la véracité des articles et peser le côté spectaculaire. Ils ont dû estimer que la prestation valait la pellicule.

● ATN — Quel est votre fil conducteur ?

BC — La vitesse. Tout ce qui permet à l'homme de sortir de ses "chaussures de plomb" pour aller plus vite et de s'affranchir en partie de son environnement.

● ATN — Bien, mais ce n'est pas tellement original la vitesse, pourquoi pas l'automobile.

BC — J'ai participé pendant plusieurs années à des courses automobiles de côte et de slalom dans toute la région à bord d'une Lotus formule 2. Ce sport auquel je reste très attaché m'a procuré des sensations inoubliables.

● ATN — Mais vous l'avez abandonné au profit du vol libre.

BC — Oui. J'ai terminé une histoire d'amour pour vivre une passion.

- *ATN* – Pourquoi et comment le vol libre ?

BC – C'est à cause du ski.

- *ATN* – ... ??

BC – J'étais moniteur de ski depuis l'âge de 16 ans à St Lary et par un beau dimanche d'hiver, j'ai assisté aux efforts d'un émule d'Icare qui essayait de conjurer la malédiction de Newton à l'aide d'un des premiers delta plane.

- *ATN* – En quelle année était-ce ?

BC – En 1973. En constatant qu'une des difficultés majeures était le poser, j'ai pensé m'essayer à des sauts de puces et à absorber l'atterrissage à l'aide de skis.

- *ATN* – Mais enfin, la difficulté principale voire le danger, résidait dans la vitesse...

BC – Qui me grise et que j'avais les moyens de maîtriser. Le moment était venu de me souvenir que dans le début des années 60 j'étais compétiteur de série nationale.

- *ATN* – Alors, ces premiers essais ?

BC – J'avais choisi le col du Portet à Espiube. Mon premier bond fut de l'ordre de 200 mètres. C'était peu, mais j'étais piégé. Pris aux tripes. Il me fallait aller de l'avant.

- *ATN* – Ensuite c'est la création de la section Vol Libre de l'USAT en 1974.

BC – Oui. J'ai un peu la nostalgie de cette époque où tout était à faire. Le problème était le décollage qui jusqu'alors était lié aux hautes collines ou aux falaises. Vous vous souvenez des essais tractés par automobile ?

Nous en avons réalisé plus tard à Fonsorbes. Mais savez-vous que nous avons aussi essayé la fronde ?

- *ATN* – C'est une galéjade ?

BC – Pas du tout ! L'apprenti faucon tenait un fort sandow qui était bouclé par ses camarades. Lorsque le libériste relachait son effort, la traction élastique le propulsait en l'air par suite du léger cabré qu'il donnait à son aile.

De cette époque, il reste toute une série de matériels en dépôt au "musée" de l'USAT.

- *ATN* – Nous voyons poindre la nécessité d'une motorisation.

BC – L'objectif était de s'affranchir du site. Au début nous avons essayé des moteurs de mobylette de 7 kg de poussée. En fait nous avons obtenu le vol horizontal avec des moteurs de kart qui acceptaient une hélice de plus grandes dimensions et assuraient une poussée de 20 kg.

Cette dernière phase –1977– n'est intervenue qu'après mon affectation au CAP soit 1976.

- *ATN* – Tout cela est bien joli, mais quand avez vous eu cette idée de la "motorisation incorporée" ?

BC – Peut être en découvrant les essais des américains sur l'hélicoptère individuel et l'intérêt porté par "l'ARMY" aux appareils individuels visant à rendre le fantassin plus véloce et lui permettre de gommer certains obstacles.



● *ATN* — *Mais tout cela n'a pas eu de suite sérieuse.*

BC — Raison de plus pour faire mieux. Le système US à pondre était très onéreux et finalement peu performant eu égard à sa consommation qui lui conférait qu'une modeste autonomie. Vous savez, j'ai toujours aimé bricoler. A douze ans je réalisai un tandem à partir de deux vieilles bicyclettes. Mon système, réalisé à partir d'un moteur de kart, est monté sur un cadre rigide équipé d'une dossière et d'un harnais. Lorsque le tout — d'un poids de 13 kg — est bien assujéti sur mon dos, je suis prêt à me mouvoir plus rapidement qu'avec n'importe quelle paire de jambes et même dans la troisième dimension.

● *ATN* — *Quels accessoires avez-vous déjà utilisés ?*

BC — Le delta plane, la bicyclette, les patins à roulettes, les skis. Je n'ai pas encore essayé la planche avec ou sans voile, mais pourquoi pas !



● *ATN* — *Comme dirait Charcot. Voyez-vous pour ce matériel un succès populaire ?*

BC — Je ne lis pas dans les boules de cristal ; mais il me semble que les moyens physiques que recopient certaines utilisations ne mettent pas le matériel à la portée du plus grand nombre.

● *ATN* — *Si je comprends bien, vous avez vaincu la rupture de charge en inventant le convertible de la mobilité.*

BC — C'était plus facile à faire qu'à dire !

● *ATN* — *Quels sont vos projets ?*

BC — Descendre à ski à très grande vitesse des pentes très raides et me freiner avec un parachute.

● *ATN* — *Comme ce japonais qui voulait descendre un "8000" de l'Himalaya à ski et dont l'ouverture s'est mal terminée.*

BC — En étudiant bien l'affaire, je pense que c'est faisable.

Et voilà l'homme ! L'entretien est terminé mais quelque chose me dit que nous avons quelques chances de retrouver dans quelques temps le sourire franc et l'œil malicieux de Bernard CASTÉLAN pour une interview suite à quelque autre exploit.

ESSAI D'UN HARNAIS

Le Centre Aéroporté de Toulouse, laboratoire agréé par l'Union Internationale des Associations d'Alpinisme, (UIAA) est chargé d'effectuer les essais de baudriers, de cordes et de piolets. Ces essais permettent, s'ils sont satisfaisants, l'octroi du label correspondant. A ce titre, le laboratoire reçoit des matériels de divers constructeurs français et étrangers.

Un baudrier ayant été adressé au Centre Aéroporté en vue d'obtenir le label, les essais se déroulent comme suit.

Christian LARRÉ est désigné et, prend en charge ce travail. Pour ce faire, il va vérifier l'adéquation des caractéristiques du matériel à chaque chapitre et chaque alinéa des spécifications du label UIAA.

Dans un premier temps, il va :

● *identifier* :

- le type de baudrier,
- les parties porteuses,
- la bouclerie utilisée,
- les réglages et les possibilités de réglages,
- les points d'encordement et d'accrochage,
- la nature des sangles et des fils de couture utilisés.

Ce dernier point nécessite un examen très détaillé afin de repérer les fils de trame, de chaîne et d'arrêt, d'en déduire le mode de tissage et de se prononcer sur le caractère d'indétissabilité des sangles utilisées.

● *Contrôler que tous les matériaux employés:*

- satisfont aux exigences dimensionnelles, de finition et de protection,
- sont compatibles entre eux et assemblés selon les règles de l'art.

Les matériels présentés ayant donné satisfaction, dans un deuxième temps il va :

- procéder au conditionnement,

- effectuer les essais de résistance statique.

Le conditionnement ne présente pas de difficultés particulières. Après avoir passé 24 heures en caisson climatique réglé à 20° C et à moins de 10 % d' H. R. *, puis 3 jours en salle climatisée à 20° C et à 65 % d'H. R., les deux baudriers sont prêts pour subir les essais de résistance statique. Les baudriers, ne comportant pas de parties porteuses en matériau polymère non fibreux, le conditionnement d'un troisième exemplaire à basse température n'est pas nécessaire et, l'on peut procéder à l'essai de résistance statique. Pour ce faire, le baudrier est ajusté et réglé sur le mannequin rigide, normalisé et, l'ensemble monté sur la machine de traction. Conformément aux spécifications, deux cycles de montée en effort sont appliqués suivant la position droite puis, suivant la position renversée. Pendant le temps d'accroissement des efforts, l'expérimentateur observe les déplacements des sangles et des boucles. Dans le cas présent, aucun déplacement pouvant être dangereux pour l'utilisateur n'a été observé. Les photos prises pendant le temps de maintien de l'effort de 5 minutes, effort qui était de 16 kN pour la position droite (photo a) et de 10 kN pour la position renversée (photo b) montrent la bonne tenue de ce matériel. La rupture de la sanglette de liaison cuissard ceinture n'altère pas la sécurité. Ce baudrier ne comportant aucune boucle de rappel, l'essai correspondant est sans objet.

* H. R. : humidité relative.



Compte tenu des résultats satisfaisants obtenus aux essais précédents, on peut donc, dans un troisième et dernier temps procéder aux essais de suspension. Ces essais, ont donc été effectués en la présence du docteur CLAVEL, médecin de l'Atelier de Fabrication et du Centre Aéroporté de Toulouse par 3 expérimentateurs du Club Alpin Français qui, chacun à leur tour, doivent :

- avec la seule aide de la notice du constructeur, régler, mettre et ajuster le baudrier,
- effectuer l'essai de suspension selon le processus décrit par les spécifications.

Cet essai très instructif permet :

- de s'assurer que la notice du constructeur est satisfaisante, ce qui pour l'essai présent a été le cas,
- de vérifier, et ceci est primordial, que les expérimentateurs malgré leur morphologie différente, supportent sans souffrance ni gêne respiratoire cet équipement, et conservent dans le temps la liberté de leurs mouvements. Ce travail s'exécute par dialogue entre l'expérimentateur suspendu et le médecin, qui par ailleurs, vérifie que le baudrier n'exerce aucune pression sur des parties sensibles du corps. Ce dernier point pouvant avoir une influence dans le cas où un utilisateur pourrait dépasser très largement le temps de 10 minutes de suspension exigé par l'essai.

La photo "c" montre l'un des expérimentateurs lors de l'essai de suspension pour lequel les résultats ont été satisfaisants.

A l'issue de ces essais, le procès-verbal correspondant est réalisé. Il comportera toutes les observations consignées lors des essais notamment :

- la légère déformation lors de l'essai statique des passants de réglage ainsi que la rupture de la sanglette,
- la condition de réglage, des points d'attache de la corde, que le constructeur devra insérer dans sa notice d'utilisation, pour que cet équipement soit conforme aux spécifications UIAA. En effet suivant le réglage, ces points d'attache peuvent se trouver au-dessous du sternum.



b



c

Deux exemplaires de ce procès-verbal seront adressés au constructeur et deux autres à la Fédération Française de la Montagne pour suite à donner. Cette dernière recevra par ailleurs du constructeur un baudrier témoin. Elle sera alors en mesure de transmettre le dossier ainsi que son avis favorable ou non à l'UIAA. Pour le baudrier objet des essais relatés dans le présent article, les résultats étant favorables de même que l'avis émis par la Fédération, le constructeur recevra le label.


J. LACOSTE

HISTORIQUE DU VOL LIBRE

Le vol libre réclame à la fois de fortes motivations physiques et la maîtrise d'éléments abstraits. La conduite d'un vol élémentaire engage systématiquement la survie du pilote qui doit donc savoir, pour se préserver, exploiter une somme de connaissances et de sensations. La présence du vide, le contact du vent, les trois axes de déplacement et de vitesse le placent dans une situation en tous points bouleversante. La variété des intérêts et des stimulations possibles amènent au vol libre un groupe informel de pratiquants, venus sous le coup de motivations différentes. Des amateurs de "machines écologiques" aux fanatiques du grand décrochage, des adeptes du culturisme aux habitués du libre parcours, la palette des pratiquants marque sur l'échelle sociale une empreinte très floue.

Francis Rogallo vit dans les États-Unis d'après guerre. Il est aérodynamicien et travaille comme chercheur à la N. A. S. A. Son travail de mise au point d'une aile destinée à transporter du matériel lourd croise l'histoire déjà très âgée du vol humain. Histoire bâtie sur des milliers de tentatives qui vont inspirer Rogallo, et qu'à son tour il va stimuler. Il réussit à élaborer un appareil relativement sûr en exploitant une technologie contemporaine. D'une somme de ratages et de déroutes, mais aussi de passions et d'intuitions, il tire une martingale qui affirme ses ambitions théoriques. Sa conviction commence à pouvoir se dessiner et se mesurer, même par temps de grand vent. En 1948, il dépose un brevet qui définit un modèle de cerf-volant nouveau, très performant, directionnel, utilisant une voilure souple et facilement démontable.

En chœur, l'armée et la N. A. S. A. reprennent le verdict du brevet. La recherche se fait dépensière. On construit l'aile Rogallo, qui ressemble plutôt à une conjonction de parachute et de planeur. Un moment motorisée, elle devait servir à rapatrier des charges satellisées, des sièges éjectables, à parachuter des charges lourdes. Mais la mise en œuvre est trop difficile ; la recherche s'impatiente, s'use à ne pouvoir trouver aucun débouché opérationnel. Elle somme l'inventeur de se justifier devant l'accusation d'incompétence et d'inadaptation pratiques.



Mais le bruit a couru la Californie, a rebondi jusqu'en Australie. L'aile décolle à nouveau, mais entre temps le motif s'est renouvelé. Détourné pour ainsi dire par des petits groupes, passionnés par le vol, qui s'enthousiasment pour et par l'outil, qu'ils peuvent toucher, fouiller, retourner dans tous les sens. S'amuser devient la source de leur application et la simple satisfaction de leurs loisirs garantit la rentabilité des expériences entreprises. De voir les autres piétiner les a transformés en fanatiques du décollage. Ils s'amarrent à des constructions faites de tiges de bambou et d'une voilure en polyéthylène. Le vent les pousse quand ils quittent les dunes. Le premier qui chute stimule le suivant, lui donne une idée. Ils apprennent que le nylon et l'aluminium supporteront mieux leurs tentatives. C'est en cherchant à faciliter la conduite de leurs vols qu'ils vont découvrir le trapèze, sorte de guidon de l'aile, qui leur permet de déplacer le centre de gravité en vol. Les possibilités de pilotage qu'ils vont découvrir leur enseignent une meilleure interprétation des mouvements aérodynamiques.

La mer, les dunes, le vent ne suffisent plus pour contenir leur ambition. Quelques-uns déplacent leur matériel encombrant jusqu'aux falaises des montagnes, avant de se lancer dans des vents curieux. Ils s'inquiètent de la rusticité des matériaux et du hasard de leurs manœuvres dans l'air. Chacun de leurs échecs témoigne de la progression de la réussite. En principe, ils réussissent à atterrir, souvent en pleine forêt, d'où ils fuient en courant pour échapper au garde-chasse.

Ils partent à plusieurs, entraînant les timides et les silencieux. Ils jurent de tout, prophétisent beaucoup en s'appuyant sur peu. Ils fréquentent de moins en moins l'absurde, lui préfèrent le doute de la raison. Ils défendent la fiabilité de leur engin, malgré la précarité de la récente association du nylon et de l'aluminium, malgré la complexité des règles de conduite dans l'air.



Le nombre des adeptes croît jusqu'à provoquer en 1972 le phénomène du "Hang gliding". D'abord localisé aux États-Unis, il s'étend sur l'Europe. Les industriels s'intéressent au marché et commencent à proposer une fabrication régulière des ailes. C'est à partir du moment où ils croient posséder la maîtrise de leurs mouvements que les pilotes osent innover et dans le même temps apprennent à manier leur engin avec une certaine dextérité. L'air n'est plus seulement une redoutable forteresse ou un champ miné. Il devient un terrain de jeux et d'expérimentations ouvert à de plus en plus de gens, pas toujours très aguerris, qui veulent grimper plus haut pour voler plus loin, ou encore tester des vents plus combatifs, et qui souvent atterrissent en catastrophe. Venus à une activité sportive qui n'est pas encore soumise à un réseau de règles établies, ils les inventent et les improvisent. Dangereux pour la satisfaction de leur propre sécurité, leurs balbutiements le sont également pour un modèle législatif appliqué à ne pas se laisser déborder et qui ne peut désormais ignorer le vol libre. Les gardes-chasses courent toujours, mais les libéristes fuient encore. Il est donc urgent, pour eux et pour les autorités, de s'entendre, de trouver une structure charnière représentative de leurs intérêts respectifs. Charge dont est investie la Fédération Française de Vol Libre, agréée par les pouvoirs publics en 1974.



PREVENTION ET LUTTE CONTRE L'INCENDIE



Chaque année une journée d'instruction Incendie de la place de Toulouse, est organisée sous l'égide du Commandant d'Armes Délégué.

Participent à cette journée, le Directeur Départemental du Service de Défense contre l'Incendie et de Secours de la Haute-Garonne, le Chef du Corps des Sapeurs-Pompiers professionnels de la ville de Toulouse, et des représentants des chefs de corps, de services et d'établissements (y compris la D. G. A.) de la garnison de Toulouse.

Cette année, c'est l'A. T. E. qui était chargé de son organisation et de l'accueil des participants, le mardi 26 octobre.

La matinée a été consacrée à des exposés, projections de films et discussions, dans l'amphithéâtre des Écoles de l'A. T. E.

L'après-midi des exercices pratiques se sont déroulés dans l'enceinte du C. A. P.

Le thème choisi était :

- lutte contre un incendie déclaré au 5ème palier de la tour d'aération et de séchage des parachutes du C. A. P.,
- évacuation de deux blessés : le 1er à l'aide d'une nacelle fixée à la grande échelle, le second à dos d'homme par les escaliers.

Cet exercice a été remarquablement réussi. En effet, les Sapeurs-Pompiers de la ville de Toulouse étaient à pied d'œuvre six minutes après avoir reçu l'appel "au feu" et prenaient le relai des Pompiers de l'A. T. E qui opéraient en 1er échelon d'intervention.

Les exercices se poursuivaient par une démonstration de la Société DESAUTEL qui procédait à l'extinction de feux d'hydrocarbure, et de bois, à l'aide de différents types d'extincteurs (eau pulvérisée, neige carbonique, poudre polyvalente).

En conclusion de cette journée, l'accent a été mis sur l'importance de la prévention et du rôle des équipes de 1ère intervention, dans la lutte contre l'incendie. Il est essentiel, en effet, d'intervenir au plus tôt sur un feu avant qu'il ne prenne de l'ampleur.

N'HESITONS PLUS...

- un extincteur chez soi !
- un extincteur dans la voiture !



FLASHES

VISITES AU CAP

RÉUNION PLENIERE DES INGÉNIEURS
"QUALITÉ" DU SECTEUR ÉTATIQUE
DE LA DTAT

Les 15 et 16 septembre 1982, les Ingénieurs des bureaux "qualité" de l'ETBS, de l'ETAS, de la SEFT et du CAP se sont réunis en session plénière sous la présidence de l'ICA de LONGUEVILLE, nouveau chargé de mission qualité de la DTAT.

Des représentants des Services "Armes et Systèmes d'armes" et "mobilité" de la DTAT participaient également à la réunion.

Une demi-journée a été consacrée à la présentation d'une séance de largage faible hauteur sur la zone de Fonsorbes.



Le mois d'octobre a été remarquable par l'activité intense du Centre dans tous les domaines.

Pour ce qui concerne les relations avec les militaires, Octobre nous a vu accueillir des Officiers des Armes venant d'États- Majors et de régiments différents.

Le 5 octobre 1982, c'est un groupe d'Officiers de la 4^o Région Militaire qui visitait les installations du CAP sous la direction du Colonel HIBLOT.



Dans le hall de conditionnement, le Lt-Colonel AUZEMERY, adjoint militaire au Directeur du CAP, expose aux visiteurs les techniques de largage lourd.

Le 14 octobre 1982, quinze Officiers de la 5^o Région militaire étaient parmi nous pour faire connaissance avec le CAP. Ce détachement, sous la direction du Colonel LOUSTALOT-FOREST (qui a servi à la B. O. M. A.P) a pu assister à un largage de matériel à très faible hauteur.

Sur la bande parallèle à la piste de décollage de Blagnac, les Officiers de la 5^o R. M, après avoir écouté l'exposé technique de l'ICETA LACOSTE, attendent l'impressionnante démonstration.



"SECOURISME"

OU

"LE PREMIER GESTE QUI SAUVE"

Le vendredi 5 novembre s'est déroulée à l'ATE, une petite cérémonie de remise d'un diplôme et d'une mallette de secouriste aux agents de l'ATE et du CAP.

Cette distinction et le petit cadeau qui l'accompagnait, couronnaient un stage S.S.T (Sauvetage et Secourisme du Travail) dont l'objectif est "premiers secours en entreprise", organisé sous l'égide de la CRAM (Caisse Régionale d'Assurance Maladie) de la Haute-Garonne.

Frédéric DUCATÉ, du Service Essais, figurait parmi les récipiendaires.

L'ICA MAURY représentant le Directeur et l'ICETA LACOSTE, chef du Service Essais assistaient à cette cérémonie.

Le comité de rédaction adresse ses félicitations à Frédéric DUCATÉ. Il souhaite que soient exprimées de nombreuses candidatures aux stages S.S.T, car ceci nous concerne tous, que ce soit dans l'entreprise ou à l'extérieur (chez soi ou sur la route) : Connaître "le premier geste qui sauve" n'est pas un slogan banal, mais une question de conscience personnelle.

M. GUICHERD



La Tribune du Lecteur

Le "dosage" du dernier numéro m'amène à suggérer ou ... faire quelques remarques.

Comme disait Foch "De quoi s'agit-il ?". A mon sens la raison d'être de l'AUTAN est de tenir informés ceux qui y travaillent (un peu) et ceux qui s'en sont éloignés (beaucoup) des activités du CAP. Un peu et beaucoup se rapportent ... à l'information.

Que l'organisation interne du CAP sente la nécessité de s'informatiser, c'est normal. Mais ceci intéresse ceux qui tireront fierté d'utiliser les machines. Les autres ? Les éloignés ? Navré, my friends, mais... ça vole à côté de la cible.

L'humour, il en faut. D'abord parce que le sérieux est le bonheur des imbéciles. Ensuite parce qu'on fait mieux dans la bonne humeur ce qui doit être fait. Et puis, les gens qui vivent "d'états d'âmes" sont... des emm....

Le plat de résistance devrait être à mon avis la réalisation technique. Le CAP est un organisme technique qui a pour mission - avec l'argent du contribuable et en ce sens le mot du Directeur ne mérite que des éloges - de concevoir et réaliser des matériels ou des techniques à mettre dans les mains de ceux qui éventuellement risqueront leur vie. Les capucins pensent tous les jours à la mort. Le CAP doit penser tous les jours à sa mission.

Cette mission et sa projection technique intéressent tous ceux qui vivent du CAP ou y sont restés attachés. Certes, il y a des limites à ne pas dépasser, car en trop publiant, on mettrait sur un plateau des procédés ou conceptions à la disposition de types bourrés de malveillance à notre égard. Mais je crois que la fenêtre pourrait être un peu plus ouverte. L'article sur l'Aérotransport en Inde est remarquable. Celui sur le largage TFH... un peu maigre.

A lire l'AUTAN, on voit à quel point le CAP s'est "civilisé". Il est de moins en moins militaire ou guerrier et de plus en plus civil. Pas un reproche, pas un regret. Une simple constatation. Monsieur AUTAN, soyez gentil. Retournez un peu aux sources...

Pourquoi ne pas publier cet article et organiser un sondage ?

Vox clamantis in deserto ?

N.D.L.R : Nous accédons bien volontiers à votre demande.

Notre CARNET

ARRIVÉES DE :



Jean SAINTIGAN, "OS V", affecté à SE/
garage, le 01.07.82



Robert LABAT, "OS III", affecté à SE/
garage, le 01.09.82



Alberto MARTINS, "OS V", affecté à SA.3/
magasin, le 01.11.82



Pascal WILLEMOT, appelé scientifique,
affecté au Service Essais, le 01.09.82



Étienne MERLET, appelé scientifique,
affecté au Service Technique, le 01.11.82

Bienvenue aux nouveaux arrivants.

AVANCEMENT :

Personnel civil

- Jean-Pierre DI MAIO est promu au groupe IV à compter du 1er avril 1982.
- Maurice BARCHILON est inscrit sur la liste d'admission à l'emploi de commis (année 1982).

Toutes nos félicitations à ces nouveaux promus.

AFFILIATION AU STATUT :

A compter du 1er octobre 1982

- Christian COLOMBIER
- André CUSSIGH
- Thierry DAROLLES
- Henri GARDEN
- Philippe LOURTET
- Jean MACIAS
- Guy PARMENTIER
- Jean-Luc SAUNÉ

A compter du 1er novembre 1982

- Christian DESANGLES
- François LOPEZ

RÉCOMPENSE :

- André MONFRAIX reçoit une récompense du Directeur de la DTAT au titre de la prévention des accidents du travail et maladies professionnelles.

MÉDAILLES D'HONNEUR DU TRAVAIL :

Au titre de 1981 ont eu lieu les promotions suivantes :

OR — Henri DEFFRAUX

VERMEIL — Jean BAUMERT — Pierre VIGNIAL

ARGENT — Raymond BOURNIQUEL — Armand COLOMBIER
Alfred DORDAIN — Solange LUIGI
Jeanne MAYMIL

RETRAITE :

- Jean BAUMERT, le 01.10.82
- René CAZOTTES, le 01.01.83
- Jean-Louis PARIEL, le 01.01.83

Longue et paisible retraite.

MARIAGE :

- Caroline, sœur de Jean-Pierre DI MAIO, le 24.07.82
- Sylvie, fille d'Urbain PUNTOUS, le 04.09.82

Félicitations aux nouveaux époux.

NAISSANCE :

- Gaël, fils de Jean MACIAS, le 28.07.82
- Rémy, fils de Patrick CHAUSSADE, le 29.09.82
- Delphine, petite fille de Jean COUPÉ, le 03.10.82

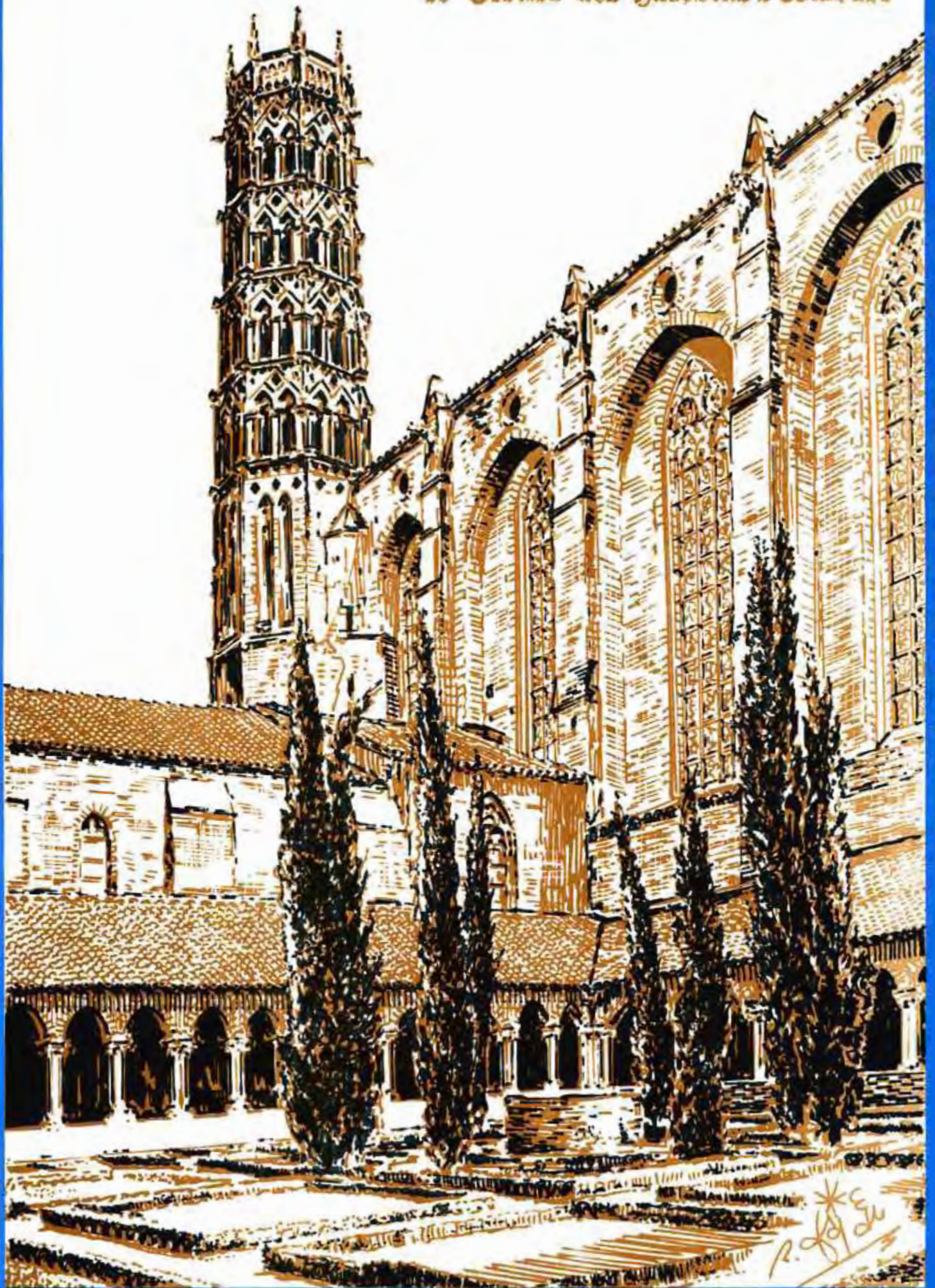
Meilleurs vœux de bonheur à ces enfants et compliments aux heureux parents.

DÉCES :

- le 19.07.82 de Robert GAILLARD, retraité du CAP
- le 03.10.82 de la grand-mère de Nicole KANCHINE
- le 16.10.82 de la grand-mère de Jean Paul AGULHON
- le 02.11.82 du père de Roland GUINOT

Sincères condoléances aux familles éprouvées.

Le Cloître des Jacobins - Toulouse





Le mercredi 29 septembre, en présence de nombreuses autorités civiles et militaires, l'ensemble du personnel du CAP a fêté la SAINT MICHEL dans une salle de pliage méconnaissable, toute parée qu'elle était dans ses voiles multicolores.

SAINT MICHEL est, en effet, le patron des parachutistes et il convenait de l'honorer dignement; ce qui fut fait cette année encore, comme en témoignent les nombreuses photos prises çà et là, tout au long de la soirée : la bonne humeur présidait cette cérémonie fort sympathique où chacun put apprécier la confraternité toute particulière qui règne chez les "Aéroportés".

La SAINT MICHEL, c'est également l'occasion de rencontrer nos anciens et de leur témoigner notre affection.

Alors prenons rendez-vous pour 1983...

"PAR SAINT MICHEL !..."







