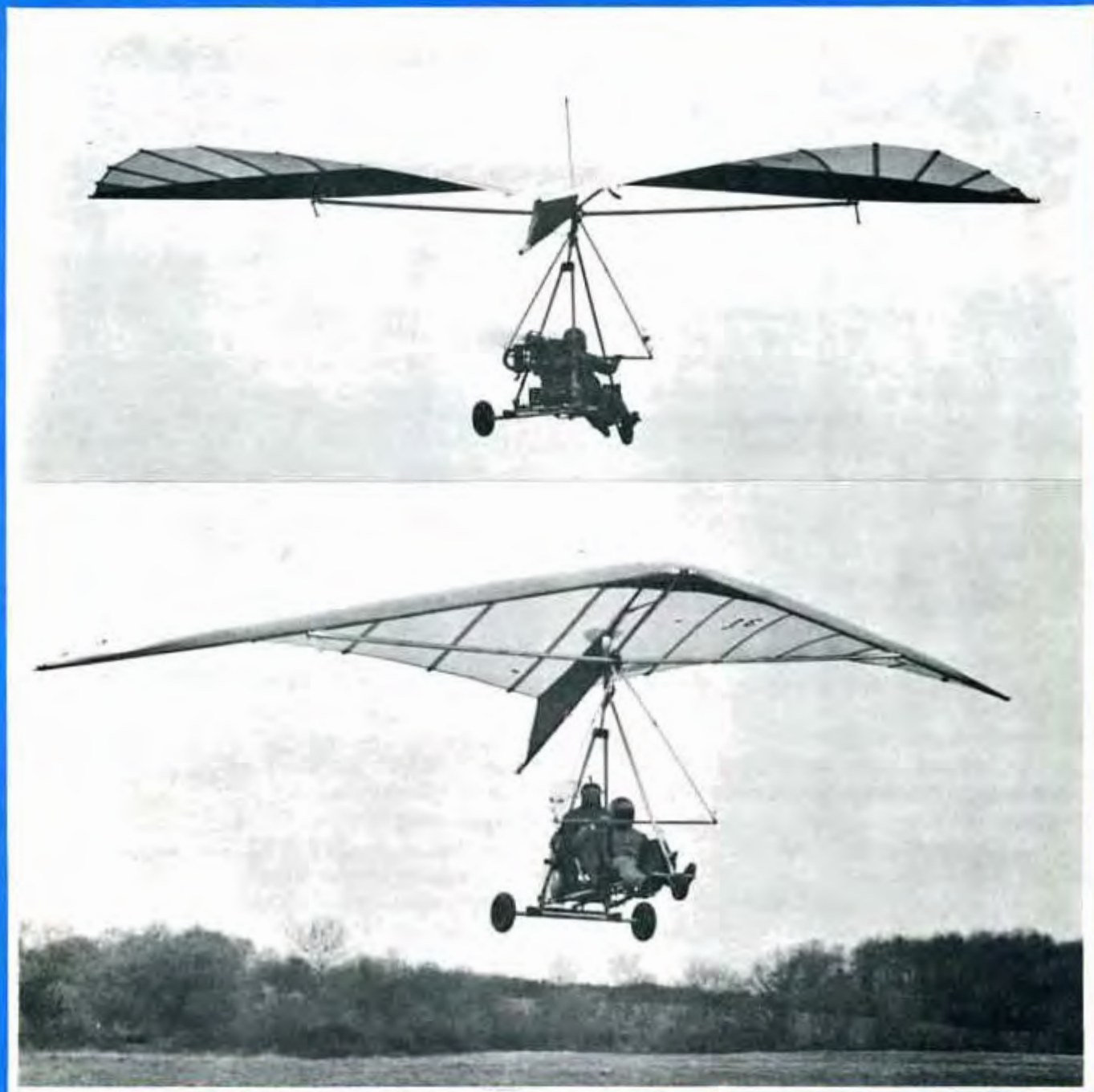


# L'AUTAIN

JUILLET 1983 - N° 15

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  
Bénédicte TARAYRE  
Claude VINCENS

**Dessins de :**

Roland FAJEAU

Tirage : 600 exemplaires  
n° 15

**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**



*U. L. M - biplace, pendulaire DANIS "Sabre 23"  
pilote en Solo par l'homme Oiseau du CAP -  
B. CASTERAN (photo du haut). Même pilote  
et même appareil transportant un passager  
visiblement réjoui (photo du bas).*



# EDITORIAL

«*Tout est pour le mieux dans le meilleur des mondes*» concluait le philosophe allemand LEIBNIZ ; en somme, tout le contraire de l'atrabilaire. Aujourd'hui, plus personne ne connaît le nom de LEIBNIZ.

«*Tout est pour le mieux dans le meilleur des mondes possibles*» lui répliquait avec une malice cruelle VOLTAIRE dans *Candide*.

Et bien oui ! *Tout est pour le mieux dans le meilleur des mondes possibles* : vous recevrez, en effet, l'Autan, tout à fait normalement ; c'est devenu un processus quasi automatique et seul un léger retard de parution vient troubler la tranquillité languissante des longs mois d'été.

Permettez-moi, d'ailleurs, de vous souhaiter de merveilleuses vacances : qu'elles soient pour vous et les vôtres l'instant privilégié du repos et l'occasion rêvée de liens plus intenses et plus vrais.

Maïs, sachez-le ! Le CAP est aussi une communauté ; l'Autan en est son argument ou plutôt son révélateur ou son catalyseur pour emprunter à la chimie – cette chimie est celle de la vie, délicate et passionnante – un mélange de hasard et de nécessité.

Alors l'Autan, une nouvelle fois, se situe à la croisée des chemins : son rédacteur, votre serviteur, s'est trouvé fort occupé... il s'est marié... pardonnez donc le retard du numéro 15.

Je tiens à remercier publiquement tous ceux qui ont contribué à sa rédaction et à sa parution, tout particulièrement F. LEPOT qui, avec beaucoup de gentillesse et d'efficacité, a su assurer un intérim actif ; un grand coup de chapeau à ceux qui ont fourni leurs papiers et vous apprécierez, j'en suis sûr, l'article de Bénédicte TARAYRE : un style vif, pétillant, quelle jeunesse ! A lire également l'article fort aimablement prêté par "Le Monde". Enfin, merci à tous ceux dont on ne parle jamais et, en passant, un clin d'œil à Roland FAJEAU.

Maïs les distributions de prix, cela fait un peu vieillot et de toute façon rien n'est jamais définitivement acquis. Sortez donc de votre torpeur ! Laissez sur le chemin votre pudibonderie frileuse ! Pas de fausses excuses : vous êtes libres ! Ici, pas de censure, pas de dirigisme. L'Autan n'est certes pas une tribune exposée à tous les vents et à tous les courants, mais c'est un lieu de rencontre, un forum et tout autant un outil d'information ascendante que d'information descendante. C'est essentiel donc exigeant.

Ne recevez plus l'information, créez là ! et... serrez les liens autant que POSSIBLE...

C. JOSSE

## S O M M A I R E



- Editorial
- Le mot du Directeur
- De retour au CAP – F. BONAN
- A vos marques, Prêts ? Sautiez !...  
– B. TARAYRE
- Flashes
- Visites au CAP
- Transmission des clefs – F. LEPOT
- Nos Ingénieurs et Officiers à l'honneur  
– F. LEPOT
- U. L. M. - Les Motards de l'air  
– James SARAZIN "Le Monde"
- U. L. M. - Au CAP dès le début 1982  
– B. CAROL
- Actions des Armées en faveur de la formation professionnelle – SIRPA
- Un conseil pratique
- Le coin des artistes – C. VINCENS
- Just Married
- Notre carnet
- Humour



## Le Mot du Directeur

En recevant il y a quelques temps, *ès qualités*, le Rédacteur en Chef de l'Avian, j'ai tenu à l'assurer, lui et son équipe, de tout mon soutien dans la tâche de longue haleine dont ils ont bien voulu se charger, en acceptant la responsabilité d'élaborer "notre journal". Nous avons ensuite échangé un certain nombre d'idées sur ce journal, sa présentation, sa composition, sa périodicité, bref sur tous les sujets qui le concernent. Son existence même ne doit pas être remise en cause, car nous vivons une époque de "surinformation" dans laquelle l'homme a davantage besoin de communiquer que d'être informé ; les lecteurs attentifs et perspicaces auront noté, j'en suis sûr, que les numéros à partir du 12ème, n'étaient plus des bulletins "d'information et de liaison" du Centre Aéroporté mais ceux "de liaison et d'information", consacrant ainsi la qualité de nécessaire communication qui doit être la priorité des journaux d'entreprise.

Seules en effet, ces publications permettent d'aborder des sujets extrêmement variés, soit au moyen de rubriques permanentes (vie des services, mouvements de personnel, courrier des lecteurs, jeux), soit au moyen d'articles inspirés par l'actualité. Seules aussi, elles permettent à chacun de s'exprimer librement, sous réserve bien entendu que les attaques personnelles soient évitées, pour amorcer, pourquoi pas, un dialogue fructueux. Tout individu, en activité ou à la retraite, tout groupement constitué à l'intérieur de l'Etablissement, un abonné, doit pouvoir proposer des articles, et le choix du contenu doit pouvoir aussi s'exercer en toute objectivité par le biais du Comité de Rédaction. Je ne souhaite pas que ce journal soit l'instrument, je veux dire le vecteur, d'information de la Direction qui dispose de quantité d'autres moyens. Je m'attacherai au contraire à participer, au même titre que d'autres, à son élaboration. Il n'y aura donc pas le systématique mot du Directeur.



Pour ce qui concerne le contenu, la présentation, la périodicité, je répondrai comme je le faisais auparavant aux sondages du Comité de Rédaction. Je souhaite néanmoins que le numéro du second semestre continue à retracer par le menu le déroulement de la Saint-Michel qui doit rester à mon sens, la manifestation privilégiée de relations publiques du CAP.

Justement, le numéro 14 n'avait pas conclu le reportage de la Saint-Michel 82 ; finissons-le... et prenons rendez-vous pour le vendredi 07 octobre 1983 à 16 h 00.

ICA MAURY

Les uns partent,  
Les autres restent ;  
Des nouveaux arrivent,  
D'autres encore reviennent...

ils reviennent avec, dans leur mémoire, en vrac, péripéties et dénouements, enthousiasmes et consternations... images infidèles certes, mais toujours sur fond de bonne humeur et de cordialité.

Lorsqu'on revient donc, même après une longue absence, le CAP paraît, à première vue, ne pas avoir changé, ou alors très peu. Il est vrai que la lecture de l'AUTAN, reçu régulièrement, me permettait de suivre de loin la vie de l'Etablissement. Ces informations étaient complétées parfois par des nouvelles glanées au gré des rencontres avec les "anciens" lors de missions, visites ou expositions.

Ainsi donc, reprendre du service au CAP n'était pas à vrai dire, pour moi, une épreuve. Les premiers jours, sur place, je crus qu'il me suffirait de réapprendre la terminologie des matériels, de me remémorer quelques normes aéronautiques, qu'il me suffirait aussi de lire quelques dossiers pour découvrir ce qui avait été fait ces dernières années... Erreur de jugement !

Beaucoup de choses, en réalité, avaient changé : les personnes, l'organisation, les procédures, certains moyens. Et si je dois convenir maintenant que ma reconversion s'est faite dans de bonnes conditions, je dois aussi préciser qu'elle a duré plus longtemps que je l'avais prévu.

Auparavant, je participais aux études de conduites de tir, de simulateurs et de systèmes d'armement pour hélicoptère. Vous devez penser que cela ne va pas beaucoup me servir au CAP. En fait, les démarches de conception des différents matériels destinés à l'Armée de Terre sont souvent semblables. Je suis donc prêt, pour ma part, à faire profiter nos affaires de l'expérience ainsi acquise à la SEFT. Je tiens tout de même à rassurer ceux qui travaillent directement avec moi : il n'est pas dans mes intentions de changer nos procédures de travail. Je voudrais seulement les améliorer si besoin est.



Dans nos affaires actuelles ce qui domine manifestement c'est l'aspect "tenue des délais". Nos engagements et, bien entendu, la bonne gestion d'un programme exigent de nous tous une "chasse aux temps morts". Cela dit, nous ne devons pas donner dans la précipitation. Heureusement, pour nos activités, notre Maison possède la taille et les structures adéquates. Mais ce n'est pas suffisant. Pour améliorer le service rendu qui est attendu de nous tous, nous devons garder intact notre enthousiasme, renforcer les liens internes, adapter les outils modernes d'aide au développement des programmes.

Avec cet objectif, j'aiderai de mon mieux dans leur tâche, tous ceux auxquels je peux apporter une assistance, que ce soit par un conseil, une idée ou un soutien.

Les temps actuels nous imposent le progrès. Construisons-le ensemble.

F. BONAN

# A VOS MARQUES, PRÊTS? SAUTEZ!

B. TARAYRE



C'est toujours la même chose : c'est lorsque vous avez du travail que le téléphone se met à sonner :

- "Bonjour ! Demain, je vous attends à Cahors"
- "?"
- "C'est M. COUPE."
- "Pourquoi Cahors ?"
- "Pour faire votre saut d'initiation !"

*(Voyons, c'est évident ! Et pourquoi pas une corrida à Séville tant qu'il y est !)*

- "Ah bon, pourquoi pas..."

*(Voilà de quoi nourrir mes futures insomnies)*

- "A quelle heure et où exactement ?"

*(Plutôt mourir)*

- "OK, j'y serai !"

*(Mais qu'a donc mon hémisphère droit à s'assumer ainsi alors que le gauche est déjà comateux rien qu'au simple mot "parachutisme" ?)*

J'ai la chance de compter au nombre de mes amis une personne qui présente la même caractéristique psychologique ambiguë : Christine. Lorsque je lui téléphone pour lui annoncer (par un similaire effet de surprise) qu'elle va avoir la chance, demain, de sauter du lit puis d'un CESSNA, elle m'inflige dix minutes d'un fou-rire incontrôlable. Entre deux quintes, je crois comprendre qu'elle est également partante. L'avoir convaincue aussi vite me conforte dans mes intuitions : il lui manque aussi un grain. Conclusion dont je me garde bien de lui faire part.

En fait, nous n'avons pas sauté le samedi en question; Eole était contre nous. Les "acharnés" nous ont gratifiés de quelques démonstrations époustouflantes entre deux séances d'instruction. Séances fort concluantes et encourageantes vu que nos moniteurs nous ont savamment expliqué, preuves à l'appui, qu'un saut en ouverture automatique ne présentait aucun risque. (Quelques sceptiques ont tout de même essayé d'hasarder qu'il y avait un début à tout...). Suspendus à un harnais, nous apprenions comment afficher puis tirer sur les commandes. Enfin si l'on sait que nous sommes à 50 cm du gazon et que l'avion dont on nous explique comment s'éjecter en beauté, repose sur une immense dalle de béton...

Toujours aussi enthousiastes, nous finissons par le chapitre "que faire en cas de non ouverture" (les pessimistes avaient donc raison ?). Il suffit de tirer sur cette petite poignée rouge, de bien serrer les tibias pour éviter le passage inopiné des suspentes entre les jambes, d'aider le délovage en empoignant cette masse de spaghettis et de respirer un bon coup. Voilà.

A les entendre, on se demande pourquoi nous avons tant attendu à venir. Comme tous les innocents, nous sommes prêts pour le grand frisson, persuadés que prendre l'ascenseur tous les matins ou arroser ses bégonias sur le balcon, sont des actes à peine moins périlleux.

Enfin, le jour J est arrivé. Lentement. L'heure H, par contre, a surgi sans crier garde. "Préparez-vous, ça va être à vous. Il y a une accalmie!". Vous ? Qui vous ?...

C'est là que j'ai réalisé l'importance de la préparation psychologique exercée sur nous par nos instructeurs : rassurants et sérieux, avec la pointe d'humour qui efface les décharges d'adrénaline traumatisantes.

*(S'il-vous-plait, vérifiez bien tout : dessus, dessous et sur les côtés. Pour une fois, je vous fais confiance sans me mêler de quoi que ce soit. Oui, oui, je me sens très bien. Même si le dorsal me broie les côtes, même si le ventral réduit ma capacité d'oxygène, même si les sangles me scient les clavicules. Les chaussures ? Parfait, je suis sur coussins d'air. Il n'y a pas de combinaison ? Aucune importance : vous repêrerez plus vite cette dragée rose qui meurt de peur.*

*Calme, sois calme. Tu ne risques absolument rien, si ce n'est d'apporter ta modeste contribution aux statistiques sur les accidents. Zut, commence pas. Réfléchis plutôt à tout ce qu'il te faudra faire là-haut. Te cambrer, lever les bras, afficher, et te recevoir en douceur. Jouer les Mona Lisa n'étant pas le sine-qua-non de la réussite de ton saut, tu pourras même hurler.*

*Le pilote est une femme (c'est bon signe) et le moniteur, M. COUPE. Tout devrait se passer le plus banalement du monde. Respire.. RESPIRE BON SANG !).*

Je cherche à accrocher un regard conciliant. Le premier que je croise est celui du Monsieur qui sera notre compagnon d'infortune à Christine et à moi. Il sourit, à peine crispé, presque étonné d'être là. Sous une coquille jaune d'oeuf : les yeux de Christine. *(Tiens, elle fait des clins d'œil aux moineaux maintenant, ou c'est nerveux ?).*

Vlan, le Monsieur ne nous escorte plus. Je ne veux même pas savoir où il est passé. Le pilote, couvrant le bruit de notre libellule, me crie dans les oreilles :

— "Ca s'est ouvert ! Vous voyez bien..."

J'articule un "Oui, Madame" poli et congestionné.

Que personne ne me parle de mon courage. La preuve ? J'ai laissé sauter avant moi ma meilleure amie. Pour voir. *(Merci Christine, Saint-Thomas te le rendra !).*

Logiquement, je devrais être la prochaine. M. COUPE me fait signe de me rapprocher. Ce trou béant par lequel défile un incroyable échantillonnage de moquettes... Dans un instant, il est pour moi. Quelle chance, n'est-ce pas ?

Dans un état second, je me décide à me positionner et lorsque l'avion s'effondre sur le flanc, un irrépressible réflexe me rejette en arrière, agrippée à la banquette. Autant dire que ce n'était pas le but de la manœuvre. Cette fois, j'y vais. Plus le temps de réfléchir.

J'avais pourtant cru vous comprendre M. COUPE, lorsque vous nous expliquiez comment quitter l'avion. Je reconnais m'être jetée dans l'abandon le plus total, les bras en arrière, la bouche ouverte, style "Y'a-t-il un pilote sous l'avion ?". Tant pis, c'est fait.

Ces trois petites secondes... Juste avant que le parachute ne se déploie. Pourquoi n'existe-t-il pas un mot qui définisse à lui seul la joie, la peur, la reconnaissance, la colère, l'appréhension, le suicide et le bonheur ?

Trois petites secondes fragiles, inoubliables. Elles sont à moi. Je les ai gagnées... !

A peine remise à la verticale après une formidable secousse qui m'a dévissé la tête, une voix dans les écouteurs m'annonce qu'il ne me reste plus qu'à afficher puis saisir les commandes. D'accord, mais que l'on m'explique d'abord comment maintenir en place un casque qui n'a manifestement qu'un but : atterrir sans moi.

Et soudain, je l'ai vu... MON parachute ! Comment ai-je pu l'oublier et trouver aussi banal de respirer que de trouver là ? Fidèle au poste malgré mon inconscient dédain, il se balance tout doucement, immaculé et superbe. Je savoure au bout des interminables suspentes la présence de celui qui, d'autorité, a décidé d'assurer ma protection.

Ce qui est bouleversant, c'est ce sentiment de quiétude et de responsabilité qui vous envahit lorsque, le parachute enfin ouvert, tout le paysage s'offre à vous. Planète bleue. Planète verte. Planète ocre. Ciel bleu avec ce drôle de découpage blanc au-dessus de la tête, soleil couchant, rond, et rouge devant, lune blanche et transparente derrière.

"Souviens-toi, m'avait dit un moniteur, le premier saut est le plus beau. Le tien le sera".

Si la plupart ont élégamment atterri du bout des orteils et en plein dans le mille, j'ai préféré par originalité une petite butte assez loin de la cible. Et si c'est à plat-ventre que j'ai conclu cette aventure, c'est que je voulais être en position pour embrasser le plancher des vaches et avoir plus de trajet que les autres !

Merci encore de m'avoir récupérée, relevée, débarrassée de cet harnachement... et promis que je pourrais recommencer.

Pascal WILLEMOT et Etienne MERLET, nos deux Scientifiques du Contingent ont également été embarqués dans cette expédition et si leurs réactions ont été différentes des miennes, il n'en reste pas moins qu'ils ont eu leur part d'émotions et de joies indéfinissables.



*M. COUPE, Chef du Centre de Parachutisme de Cahors vous attend !*

*Vous pourrez le joindre au Centre Aéroporté de Toulouse :  
Tél. (61) 49.11.71 - Poste 687*



\*\*\*\*\* FUITE A SE1-1

\* Et voilà. L'atelier textile et le pliage en "ont pris un coup". Depuis quelques temps, Monsieur Maurice PHILIPPE, grand prêtre du pliage et atelier textile associés, se grattait le menton —qu'il a volontaire, beaucoup vous le diront— remontait ses lunettes d'un air préoccupé, se disciplinait les cheveux —qui sont à présent plus sel que poivre— et montrait divers signes extérieurs précurseurs d'orage caractériel.

L'Autan n'ayant pas, par extraordinaire, soufflé depuis quelques temps, cette évidente nervosité ne pouvait être portée à son débit.

J'ai provoqué la confiance avec mon doigté habituel et ma finesse naturelle.

— Ben alors, vous en faites une trombine, qu'est-ce qui vous turlupine ?

— Je voudrais voir la tête que vous feriez si deux de vos meilleurs subordonnés —20 % de l'effectif— vous quittaient sans remplaçants annoncés.

Ne voulant être ni hypocrite, ni bénisseur, j'ai esquivé. En fait, bien entendu les choses se sont arrangées. A la compétence, au savoir de nos amis Jean PARIEL et René CAZOTTES qui nous ont quitté après de belles années de travail au CAP, ont succédé l'enthousiasme et l'ardeur de la jeunesse de Jean-Luc SAUNE et de Bertrand de COURCIVAL, qui essaieront de faire aussi bien que leurs aînés.

Le 7 janvier 1983, nos deux anciens nous ont convié à un pot de départ copieux et joyeux, et nous les en remercions. Bonne "troisième mi-temps", nos vœux vous accompagnent.



PROMOTION DANS LA RÉSERVE



Par décret du 31.12.1982, M. Paul BOURGOUGNON a été promu au grade d'Ingénieur en Chef de 1ère classe de réserve des Etudes et Techniques d'Armement.

L'ICETA BOURGOUGNON a été affecté au CAP du 10 juillet 1959 au 1er septembre 1971, dont cinq ans

en tant qu'adjoint au Directeur du CAP.

M. BOURGOUGNON occupe une place privilégiée dans la mémoire de tous les anciens du CAP. Son aimable fermeté et sa connaissance profonde des affaires aéroportées emportaient l'adhésion de tous et le respect de chacun.

Nous lui adressons nos très chaleureuses félicitations.

AEROTRANSPORT



Étude d'aérotransport du TRM 10 000 sur Transall C. 160. Le TRM 10 000 est un véhicule tactique toutes roues motrices 6 x 6 (charge remorquable de 10 000 kg) ; il est utilisé pour tracter une pièce de 155.



# VISITES AU CAP

---



*A l'occasion de la visite du Directeur Technique Monsieur l'IGA ENGERAND –voir article pages centrales– présentation de la série des éjecteurs par G. OTTAVI*



*VLTT M 201 préparée pour un largage classique après avoir été conditionnée pour la TFH, présentée par J. P SIGUR.*



*Mannequin équipé pour un saut opérationnel à ouverture commandée à toutes hauteurs (ESOCTH) présenté par B. CAROL.*



*Ensemble Parachutage Individuel présenté par J. COUPÉ.*



# TRANSMISSION DES CLEFS

15 mars 1983, date importante dans la vie du CAP.

En ce jour pluvieux de fin d'hiver, tout le CAP était réuni dans la salle de pliage de "D8" pour assister à la cérémonie de passation de commandement entre l'ICA Joseph GOURSOLLE et l'ICA Jacques MAURY. Cérémonie simple mais empreinte d'une gravité que dissimulait mal le ton disert des diverses allocutions.

Avec le départ de l'ICA GOURSOLLE, c'est une page de l'histoire du CAP qui est tournée. C'est un pionnier et un bâtisseur qui est parti. Il est au premier rang de ceux qui ont fait le CAP, chacun en est bien conscient.

D'ailleurs, notre Directeur Technique Monsieur l'IGA ENGERAND a fait le voyage de Toulouse pour présider cette cérémonie. Chacun d'entre nous s'est senti honoré de cette présence et en a tiré un certain réconfort, tant il est vrai que celui qui est petit est heureux de savoir qu'il n'est pas ignoré pour autant. Monsieur ENGERAND était accompagné des Ingénieurs Généraux PLAYE, Chef des Services Techniques, JOSEPH, Adjoint au Chef des Services Techniques, MAISONNEUVE, Chef du Service Mobilité, et de l'ICA MOUNIER, représentant le Chef du Bureau MOB/GSA. L'Ingénieur Général LAPLANE, Directeur de l'ATE et ancien Directeur du CAP était accompagné de l'ICA DORE, Sous-Directeur de l'ATE.

Parmi les personnalités extérieures à la DTAT, on notait la présence du Général SCHMITT, commandant la 11ème Division Parachutiste, de l'Ingénieur Général POMMIER, Direction du SIAR/DSO, de l'Ingénieur Général DUMAS, Directeur du CEAT et de l'ENSICA, de l'ICA REMY, représentant le Directeur de l'ENSAE, de Monsieur ALBERT, Chef de l'antenne CEV de Blagnac, du Colonel BEURTHERET, Chef du Groupement Aéroporté de la STAT.

Avant le vin d'honneur, qui devait mêler dans un joyeux brouhaha personnels du Centre et invités, diverses allocutions ont été prononcées.

Monsieur l'IGA PLAYE a retracé la carrière de l'ICA GOURSOLLE. Au travers des états de service, l'homme et le soldat prennent un singulier relief... engagé volontaire à 19 ans... volontaire parachutiste... Sous-Lieutenant à 20 ans... campagne d'Indochine au 8ème Bataillon de parachutistes de choc... une citation à l'Ordre de l'Armée... deux citations à l'Ordre du Corps d'Armée... une citation à l'Ordre de la division... une citation à l'Ordre de la Brigade... médaille de l'Aéronautique... Croix du Combattant volontaire de la résistance... Croix du combattant volontaire 1939 - 1945... Commandeur dans l'Ordre National du Mérite... Officier de la Légion d'honneur... Une belle et épiquée aventure !

Puis l'organisateur apparaît... affecté à la DEFA au département "Aéroporté"... Directeur du CAP par intérim le 1er novembre 1960... Ingénieur en Chef des Etudes et Techniques d'Armement le 1er janvier 1969... Passe dans le corps des Ingénieurs de l'Armement le 1er août 1970... affecté au GIAT le 17 mars 1971, jusqu'en 1974. Occupe successivement les postes d'Adjoint au Chef de la Division Production puis d'Adjoint au Chef des Affaires Générales... Directeur du Centre Aéroporté le 1er juillet 1975... jusqu'au 15 mars 1983.

Puis, Monsieur ENGERAND, en quelques phrases claires et concises, a remercié et félicité Monsieur GOURSOLLE pour la manière selon laquelle il a su, avec efficacité, mener la "barque" du CAP dans un contexte difficile. Enfin il a exprimé sa confiance au nouveau directeur et rassuré les personnels sur l'avenir du CAP.

Au cours de son discours d'adieu l'ICA GOURSOLLE, alors qu'en quelque sorte il exposait son testament de membre fondateur, a remis physiquement les clefs du CAP à son successeur, lui transmettant ainsi de façon apparente la charge et la responsabilité de cette bonne maison qui lui tenait tant à cœur. Ce geste symbolique, pour ce qu'il comportait d'attachement au CAP a été très apprécié du personnel.

Le nouveau Directeur du CAP après avoir remercié son prédécesseur pour l'état impeccable dans lequel il laissait le CAP a dit à tous sa confiance en chacun. Monsieur MAURY a ensuite affirmé son optimisme sur le devenir du CAP.

Enfin le Colonel BEURTHERET a rappelé l'esprit de concertation et de coopération qui animait l'ICA GOURSOLLE et s'est félicité de l'excellente ambiance qui a toujours régné dans les rapports entre le Groupement Aéroporté de la STAT et le Centre Aéroporté.

Un album de photos dont la dernière page du chapitre CAP se tourne. Au revoir Mon Colonel. Merci Monsieur le Directeur.

F. L.





## NOS INGÉNIEURS ET OFFICIERS A L'HONNEUR

Par décret du 7 décembre 1982 paru au Journal Officiel, le Président de la République a promu au grade de commandeur de l'Ordre National du Mérite :

l'Ingénieur en Chef de l'Armement Joseph GOURSOLLE,

le lieutenant-Colonel Serge RIEHL,

et nommé au grade de Chevalier :

l'Ingénieur en Chef des Etudes et Travaux d'Armement Jean LACOSTE.

C'est au cours de la passation de commandement du 8ème Régiment Parachutiste d'Infanterie de Marine entre le Colonel ZEISSER et le Lieutenant-Colonel LEPAGE que les distinctions ont été remises aux récipiendaires par le Général SCHMITT commandant la 11ème Division Parachutiste.

Cette cérémonie —qui s'est déroulée en présence de nombreuses personnalités civiles et militaires, d'anciens du Régiment, ainsi que des familles des parachutistes — a revêtu ce faste particulier dont les unités d'élite savent les entourer.

L'émotion était partout et pour tous, présente. L'ICA GOURSOLLE, à quelques jours de quitter son cher CAP et de partir en congé spécial devait se souvenir, et d'autres avec lui, du jeune officier qu'il était lorsqu'il servait en Indochine dans ce même Régiment.

Émotion encore lorsque le Général SCHMITT décora deux jeunes parachutistes durement meurtris dans leur chair lors d'actions courageuses menées au cours de la mission humanitaire que, discrètement, nos unités accomplissent au Liban.

Émotion toujours, les contacts entre les anciens et les jeunes ainsi que les retrouvailles de vieux compagnons de combat.

Émotion enfin lorsque, puissant comme l'orage qui gronde au loin, s'élevèrent du fond du vieux quartier FAYOLLE, des chants exaltant le courage, l'honneur, la force de l'âme, la jeunesse et la foi. L'orage se rapproche et défile sous nos yeux, colonnes par six, compact, guerrier, impeccable. Voilà l'un des remparts de la France. Il inspire confiance et respect.

Le temps gris et la pluie régnaient à l'extérieur, mais le soleil et la chaleur étaient dans les yeux et dans les cœurs.

F. L.



# "U.L.M. les motards de l'air"

## DES PILOTES TROP SAUVAGES ?

A première vue la chose ressemble plutôt à une cage à poules. Et pourtant ça vole. Ce curieux assemblage de tringles à rideaux, de ficelles et de toile multicolore, c'est un avion. Pardon, un U. L. M. (ultra - léger - motorisé) : il n'est pire injure pour le mordu que d'entendre qualifier d'«avion» cette étrange machine. L'«U. L. M.», c'est même tout le contraire de l'avion, explique un praticien enthousiaste. D'abord, c'est bon marché. Et, avec l'U. L. M., on a la liberté. Pas besoin d'aller sur une piste : on décolle de son jardin. Pas besoin non plus de tout le cérémonial ésothérique qui entoure la pratique de l'avion. Avec l'U. L. M., nous avons démythifié l'avion.

Prétention pas tout à fait infondée : à côté d'une aviation de loisirs en pleine déconfiture, l'U. L. M. est en train de faire un malheur chez les fils d'Icare en quête d'émotions oubliées depuis les premiers âges de l'aviation. Car c'est bien cela, avant même les considérations économiques, qui séduit les «ulmistes» : cette prodigieuse sensation de liberté et de plénitude qu'on éprouve, ficelé sur un siège rudimentaire, retenu entre ciel et terre par quelques mètres carrés de dacron et un moteur de tronçonneuse, au cœur des éléments, dont ne vous séparent plus un habitacle capitonné ni une pléthore de cadrans, de voyants et de manettes, parfois aussi astreignants qu'inutiles.

Vu sous cet angle, l'U. L. M. fait plutôt dépouillé et digne du concours Lépine. Sur tel modèle, l'indicateur de vitesse se réduit à un tube de plastique dans lequel se déplace un bouchon. Sur un autre, un fil de laine — rouge — tient lieu d'indicateur de dérapage. Et sur un troisième la jauge d'essence est tout simplement la paroi translucide du jerrycan qui fait office de réservoir. Mais qu'importe, «quand tu es là-haut, tu flippes», exulte Bernard, un étudiant, ulmiste depuis l'été dernier. Dans son cas, le langage d'intoxiqué est tout à fait approprié. Plutôt cool, il devient speed dès qu'on lui parle de ces machines sans lesquelles il n'aurait jamais pu vivre sa passion. A vingt ans, il lui eût été difficile d'assouvir son vice, «300 ou 400 balles pour m'offrir une heure de tagazou de bourgeois, c'était au-dessus de mes moyens, explique-t-il, et puis, ça me paraissait trop compliqué, avec la radio et un tas d'intrusments. Ce que je voulais, c'était être en l'air, c'est tout». En juillet dernier au détour d'une pâture, coup de foudre. Depuis Bernard est un de ces mille ou mille cinq cents jeunes et moins jeunes qui confondent volontiers U. L. M. et L. S. D. Parmi tous ces drogués, d'ailleurs, les «fauchés» voisinent avec les vrais «pros», des pilotes de ligne à même de s'offrir autre chose, mais qu'enthousiasme ce retour aux sources, ce plaisir de «voler pour voler» qui réjouit M. Jean Moine, président de l'Aéroclub de France.

Parmi eux aussi, hélas ! s'insinuent d'authentiques illuminés dont certains, à l'occasion, paient cher leur inconscience. Passe encore qu'un farfelu ait tenu le pari de se poser sur le pont du porte-avion Foch, mettant apparemment en défaut tout son arsenal de détection, qu'un autre soit venu titiller les Airbus au beau milieu de l'aéroport de Nice, ou qu'un troisième ait rasé les moustaches d'un Bréguet Atlantic de la marine en approche, sur la base de Nîmes. Mais, parfois, l'aventure se termine plus mal : depuis le début de l'année, la direction générale de l'aviation civile (D. G. A. C.) a enregistré une vingtaine d'accidents, et neuf morts, pour quatre cent cinquante U. L. M. recensés (il y a autant d'appareils clandestins ignorés de l'administration). Pannes de moteurs, ruptures de cellules, sorties de pistes, rafales de vent au décollage ou à l'atterrissage, mais surtout fautes de pilotage constituent les causes les plus fréquentes de la «casse».

## Alors, dangereux l'U. L. M. ?

«Pas du tout, rétorque Yves Coffournic, président d'U. L. M. - Association, qui plante en ce moment des pistes en région parisienne. Moi qui suis motard, je puis vous dire que c'est cent fois moins dangereux que la moto. A condition de savoir s'en servir. L'U. L. M. ne se conduit pas comme un vélo. Les constructeurs qui le prétendent, pour mieux vendre leurs machines, sont des assassins. Il ne faut que quelques heures pour apprendre à piloter, mais il faut apprendre. Et dans une école, avec des instructeurs qualifiés».

Ne prêcherait-il pas un peu pour sa chapelle, cet ulmiste enthousiaste qui veut ouvrir une quinzaine d'écoles l'an prochain ? Certainement pas. La plupart des pratiquants ne s'opposent pas à une formation organisée, voire à l'instauration de brevets, toutes choses qui épurerait le milieu de ses «brebis galeuses» — têtes brûlées, buveurs et autres acrobates — qui nuisent à l'image de l'U. L. M. Sans compter ceux qui, croyant encore vivre au temps préhistorique, se mettent en tête de construire eux-mêmes leurs machines.

## L'ARRIVÉE DES CONSTRUCTEURS FRANCAIS

Il est vrai que l'ultra-léger motorisé est né, il y a une dizaine d'années aux Etats-Unis, de la convergence d'idées de bricoleurs plus ou moins géniaux, préoccupés, les uns de motoriser les deltaplanes pour en faciliter l'utilisation, les autres de dépouiller l'avion classique afin d'en rendre la pratique moins onéreuse. Cette double parenté explique l'existence de deux familles d'U. L. M., qui se distinguent par la manière de les piloter : les «pendulaires», qui se manœuvrent par déplacement de l'aile toute entière, au moyen d'un trapèze métallique suspendu sous la voilure ;

et les «trois axes», qui disposent d'un vrai manche à balai et d'un vrai palonnier agissant sur des gouvernes mobiles comme dans un avion ordinaire. Mais «pendulaire» ou «trois axes», la conception d'un tel engin n'est, en dépit des apparences, pas à la portée du premier venu. Les choix aérodynamiques et technologiques nécessitent quelques connaissances. Les appareils de nouvelle génération font appel au titane, aux matériaux composites, aux stratifiés. Pour les produire, il faut des structures industrielles adaptées.

Déjà, d'ailleurs, quelques businessmen avisés ont flairé la bonne affaire. Le marché existe et jusqu'ici il est tributaire aux trois quarts d'importations américaines et anglaises : Quicksilver, Pathfinder, X 99, etc... Les moteurs eux, sont américains ou japonais. Mais les fabricants français s'éveillent, s'il faut en croire la floraison de projets qui commencent à prendre corps un peu partout. Une trentaine de constructeurs produisent déjà des petites séries, mais les capacités des plus «gros» ne dépassent pas une quinzaine de machines par mois. Michel Leclerc, le frère de l'épicier de Landerneau, entend lui, frapper un grand coup. Persuadé qu'on vendra, d'ici cinq ans, quatre cent mille aréodynes en France et cinq cent mille à l'exportation, il entend prendre sa part du pactole : il construit une usine à Pontivy, commande des moteurs au Japon (cinq mille pour 1983, quinze mille pour 1984, quarante-cinq mille pour 1985) et parle d'embaucher mille ouvriers : dans le même temps, il fait aménager des pistes auprès de ses cinquante stations-service, où les ulmistes trouveront un support technique appréciable.

Seront-ils vraiment quatre cent mille un jour ? L'engouement, en tout cas, existe bien. Un signe : la toute jeune fédération d'U. L. M. a dû renoncer à communiquer son numéro de téléphone afin de soulager un standard saturé à longueur de journée. Et combien ont pu éprouver des démangeaisons parmi les quatre-vingt mille badauds venus assister, en septembre dernier, à Bagatelle, à l'arrivée de la course Paris - Londres, qui a véritablement marqué l'entrée de l'U. L. M. dans le grand public français ? Les compétitions forgent les vocations et améliorent les machines. Il y en aura donc d'autres dès l'an prochain : un nouveau Londres-Paris puis un Tour de Paris, un Tour de France, et le «Bol d'Air», qui sera à l'ultra-léger-motorisé ce que les Vingt-Quatre Heures du Mans ont pu être à l'automobile, avec départ à la course à pied, stands d'entretien et de réparation... Yves Coffournic jubile : «Le Bol d'Air fera comprendre aux constructeurs qu'ils ne peuvent plus se reposer sur des lauriers déjà fanés. Ils n'auront pas intérêt à nous donner des machines démodées ou mal préparées.

#### LA LIBERTÉ D'ABORD

Mais si le succès dépassait les espérances ? Si un jour, effectivement, quatre cent mille de ces bécanes encombreraient le ciel français, qui y mettrait bon ordre ? Jusqu'à présent, les pouvoirs publics s'illustrent, à l'égard des U. L. M., par un libéralisme bien inhabituel. Les formalités

sont réduites au minimum pour les hommes comme pour les machines. Cette attitude compréhensive tranche avec celle de bien d'autres pays européens qui ont opté pour des réglementations plus ou moins strictes. Même la Grande-Bretagne, autre pays libéral, a institué un brevet depuis le 1er septembre dernier. Pour l'instant, la D. G. A. C. se cantonne dans l'analyse des rapports d'accidents pour informer et donner des conseils aux pratiquants. Dans une circulaire de mai dernier, elle a défini quelques conditions techniques applicables aux U. L. M. et aux qualifications des pilotes, rappelant aussi que tout ce qui vole, à l'exception des oiseaux, est soumis à des règles de navigation très précises. Elle voudrait bien interdire le travail aérien (traction de banderoles, épandages agricoles) à ces frères machines sans autorisation expresse, et faire prendre conscience des risques aux candidats au baptême de l'air. Au plan de la construction, elle est prête aussi à aider les recherches pour une meilleure fiabilité des engins.

Cette approche très pragmatique pourrait être contrariée par la volonté de certains pays européens d'édicter une réglementation communautaire. Sans préjuger son contenu, on peut penser qu'un compromis entre des attitudes réglementaristes et libérales se révélera restrictive pour les ulmistes français par rapport au régime actuel.

Ce n'est pas leur seul motif d'inquiétude. Le bruit en est un autre, car il commence à exaspérer les populations qui supportent au moins aussi mal le vacarme des moteurs d'U. L. M. que celui des tondeuses à gazon ou des cyclomoteurs à échappement libre. Un député s'est même inquiété auprès du ministre des transports des répercussions de cette activité sur la faune. Chasseurs, pêcheurs et écolos se coalisent. Dans ce domaine, pourtant, des progrès sensibles ont été accomplis. Les moteurs — à deux temps — tournent moins vite et hurlent donc moins fort, et les silencieux s'améliorent. L'amélioration décisive viendra cependant, de l'adaptation à l'U. L. M. d'un moteur à quatre temps : ce sera chose faite l'an prochain... et il sera japonais.

Les ulmistes sont prêts à beaucoup de sacrifices à condition de conserver certaines libertés fondamentales. Et d'abord celle d'évoluer à partir de n'importe quel bout de terrain. Pour celle là, ils sont prêts au combat.

JAMES SARAZIN

Article publié avec l'autorisation de la Direction du Journal "Le Monde" (paru le 27.11.82).

# U.L.M. au CAP, dès le début 1982...

"Aviation populaire" à bon marché ; non-réservée aux initiés (les émules de Navier- Stokes - Bernoulli - Joukovski ou autres aérodynamiciens du même cru) ; l'U. L. M. offre l'indéniable avantage d'exister. Elle permet, quoiqu'on en dise et malgré griefs qui lui sont reprochés, de flirter avec le moineau ou la buse qui seraient peu sensibles du tympan.

Ces sacrées petites machines ne seraient-elles pas l'outil complémentaire qui permettrait, à moindre frais, de combler le créneau délaissé par son oncle éloigné, l'hélicoptère, qui refuse de plus en plus le type de mission "moto du ciel" (coût d'exploitations oblige !) pour se spécialiser à l'extrême dans ses interventions ?

Ne pourrait-on, pour certaines applications très particulières qui demeurent, certes, limitées, envisager de mettre en l'air un U. L. M. dont la rapidité de mise en œuvre, la facilité de pilotage, le tout associé à une réglementation très libérale, sont maintenant bien connues ?

Ce sont les questions que se posent les Services Officiels qui pressentent l'intérêt d'un tel système pour lequel le CAP a initialisé, dès le début de 1982, une étude prospective des matériels existants. Un groupe mixte CAP/STAT de "pilotes spécialistes U. L. M." a depuis lors été créé et a engagé, en étroite concertation avec les services aéronautiques, une évaluation commune. Cellule de base "U. L. M.", ce groupe contribue à la formation de nouveaux groupes d'utilisateurs militaires potentiels chargés, chacun pour ce qui le concerne, d'explorer les possibilités de ces machines en vue de définir à la fin de l'année 83 le besoin effectif éventuel.

Les sourires amusés du début laissent progressivement la place à l'étonnement et à l'intérêt. La réponse n'est pas très éloignée : Rendez-vous en 1984 !.

B. CAROL

## ACTION des ARMÉES en FAVEUR de la FORMATION PROFESSIONNELLE

La présente étude a pour but de dresser la situation des activités menées dans les armées en faveur de la formation professionnelle.

Elle comporte deux parties :

- les actions d'information,
- les actions de formation.

L'essentiel des données chiffrées est extrait du bilan 1982 des actions de promotion sociale dans les armées.

### 1 - ACTIONS D'INFORMATION

Préalable indispensable à tout effort de formation professionnelle, ces actions menées avant et pendant le service national touchent l'ensemble de la jeunesse, soit environ 400 000 jeunes par an.

#### 1.1) - Avant le service

Lors du passage en centre de sélection, une information collective est proposée par voie d'affiches, dépliants et films.

Chaque centre de sélection dispose de films ou montages audiovisuels de sensibilisation : «L'AFPA (1) en 80 images» ; «Tous les garçons s'appellent Philippe» (1982).

Une information individuelle est dispensée aux jeunes qui le souhaitent (plus de 30 000 par an) soit par l'officier-orienteur, soit par des représentants de l'ANPE (2) ou de l'AFPA (ou 1.2.83

compte tenu des priorités multiples de ces agences, leurs représentants sont présents dans 8 C.S sur 10).

#### 1.2) - Pendant le service

Information et sensibilisation sont menées sous différentes formes pendant le service :

- Ciné promotion armées ; cette opération vise à sensibiliser les appelés aux problèmes de leur retour dans le milieu professionnel civil ; un film de sensibilisation est projeté et suivi de réunions par petits groupes destinées à susciter les questions auxquelles il est, soit répondu immédiatement, soit après contact avec les organismes civils compétents ; cette opération-pilote, menée en 6<sup>e</sup> RM/1<sup>e</sup> RA (environ 1/4 des appelés) et depuis 1982 en 3<sup>e</sup> région militaire, a touché environ 65 000 personnes par an et suscité environ 29 000 demandes de renseignements.

- Activités informatives des clubs agricoles.
- Documentation.

Par le biais des officiers-conseils, une documentation importante est accessible aux jeunes effectuant leur service. Il s'agit de documentation écrite ou audio-visuelle.

(1) - AFPA : Association pour la Formation Professionnelle des Adultes.

(2) - ANPE : Agence Nationale Pour l'Emploi.

A SUIVRE \*

\* Nous publierons, dans notre prochain numéro, la suite de cet article qui nous est adressé par l'Antenne DGA du SIRPA.

## LE GUIDE DES JEUNES

<i>Mineurs - Majeurs, vos droits et vos obligations</i> . . . . .	<i>P. 19</i>
<i>Travailler</i> . . . . .	<i>P. 79</i>
<i>Se loger</i> . . . . .	<i>P. 157</i>
<i>Fonder une famille</i> . . . . .	<i>P. 183</i>
<i>Se soigner</i> . . . . .	<i>P. 223</i>
<i>Se déplacer</i> . . . . .	<i>P. 249</i>
<i>Se distraire</i> . . . . .	<i>P. 271</i>
<i>Renseignements pratiques</i> . . . . .	<i>P. 293</i>
<i>Adresses utiles</i> . . . . .	<i>P. 305</i>
<i>Index</i> . . . . .	<i>P. 331</i>

Le «Guide des Jeunes» vise à faciliter l'insertion sociale et professionnelle des 800 000 jeunes qui chaque année, quittent le système scolaire et universitaire. Il leur fait connaître leurs droits essentiels et les possibilités qui s'offrent à eux dans les domaines de la vie sociale :

- recherche d'un emploi,
- logement,
- Vie en couple,
- Protection sociale,
- Service national,
- Loisirs,
- Vie quotidienne.

Il constitue un outil indispensable pour les jeunes qui abordent les problèmes d'une vie indépendante.

Collection : «Vous et l'Administration» en vente en librairie (environ 35 F) ou par correspondance «La Documentation Française» 124, rue Henri Barbusse 93308 AUBERVILLIERS CEDEX.

*N.D.L.R - Des réponses simples à des questions de tous les jours.*



# le coin des artistes



## AUJOURD'HUI LE POÈTE

É dith la petite mais toujours la plus grande  
D epuis ce temps à jamais effacé par le vent  
I l nous reste ton talent, ta voix, ton image  
T els quels gravés dans nos mémoires d'enfants  
H élas toujours imitée car inimitable.  
  
P assionnément, la voix aux timbres si rares  
I vres d'Amour, de joies, de peines, elle nous laissait  
A dulée par tous, tu te sacrifiais aux manes  
F oi en Dieu, tu avais, ainsi tu nous quittais.

C. VINCENS



## Just Married ! . . .

\* Monsieur Christian JOSSE, acceptez-vous de prendre pour épouse Mademoiselle Colette LACHEVRE ici présente ?... Oui, Mademoiselle... Oui.

Et voilà unis pour le meilleur et pour le pire —souhaitons 99,99 % du premier terme— notre sympathique rédacteur en chef et la charmante personne sus-nommée.

Hérauts de la félicité modulez de vos trompettes argentées une pérenne harmonie. Augures au vol incertain, couvrez-les d'une aile affermie et assurez-les d'un aimable destin.

L'équipe de l'Autan et ses lecteurs associés, en des termes moins ampoulés, vous souhaitent bonheur et prospérité et vous délèguent, Christian, pour faire une "grosse bise" à la mariée.



## Notre CARNET

### DIRECTION DU CENTRE AÉROPORTÉ

- L'ingénieur en Chef de l'Armement Jacques MAURY est nommé Directeur du Centre Aéroporté a/c du 15.03.83.
- L'ingénieur Principal de l'Armement Franco BONAN est nommé Sous-Directeur du Centre Aéroporté a/c du 15.03.83.

### ARRIVÉES DE :



Patricia FAURÉ, auxiliaire de bureau, affectée à SA 4, le 01.12.82.



Marie-France COT, "OS III", affectée à AG, le 13.12.82.



Bertrand de COURCIVAL, "OS IV", affecté à SE/1 le 15.12.82.



IPA F. BONAN, Sous-Directeur, Chef du Service Technique, le 15.02.83.



Pierre-Gilles ANDRIEUX, "OS IV", affecté à SE/1, le 01.06.83

Bienvenue aux nouveaux arrivants.

### RÉINTEGRATION A MI-TEMPS

- Jean FIEUZAL, Ingénieur Civil sur contrat hors catégorie, a réintégré son poste à temps partiel à compter du 15.04.83.

### AVANCEMENT

#### Personnels civils

- Robert CHENU est nommé à la 1ère catégorie B à compter du 01.01.82.
- Roland BOUCHET est nommé à la 2ème catégorie B à compter du 01.01.82.
- Solange LUIGI est promue au groupe VI de commis à compter du 01.08.82.

## Notre CARNET *(suite)*

- Evelyne ALLEMAND est promue au groupe VI de commis à compter du 01.08.82.
- Maurice BARCHILON est nommé "Commis" à compter du 01.10.82.
- Albertine REYNIS est promue au groupe V à compter du 01.01.83.
- René ARASSE est promu au groupe VII à compter du 01.01.83.
- Patricia FAURÉ est inscrite sur la liste d'admission à l'emploi de Commis (année 1983).

### Personnels militaires

- Michel MÉTIVET est nommé "Chef des Services Administratifs" à compter du 01.01.83.
- Paul AUZEMERY est promu au grade de Colonel à compter du 01.01.83 (Décret du 02.02.83).

Toutes nos félicitations à ces nouveaux promus.

### AFFILIATION AU STATUT

- Philippe DEWYNTER, à compter du 01.04.83.

### DÉPART DE

- Joseph GOURSOLLE, en congé spécial le 15.03.83.

### DÉCORATIONS

- Promotion au grade de Commandeur dans l'Ordre National du Mérite de l'Ingénieur en Chef de l'Armement Joseph GOURSOLLE (Décret du 07.12.82).
- Promotion au grade de Commandeur dans l'Ordre National du Mérite du Lieutenant-Colonel Serge RIEHL (Décret du 07.12.82 - JO du 11.12.82).
- Promotion au grade de Chevalier dans l'Ordre National du Mérite de l'Ingénieur en Chef de 2ème classe des Études et Techniques de l'Armement Jean LACOSTE (Décret du 07.12.82 - JO du 11.12.82).
- Médaille d'Argent de la Jeunesse et des Sports décernée à Fleury LEPOT (Arrêté du 01.01.83).

### CHANGEMENT D'ARME

- Fleury LEPOT est nommé au grade d'Ingénieur de 1ère classe de réserve des études et techniques d'armement (arrêté du 02.02.83).

### RETRAITE

- Yvette CALENTIN, le 09.01.83.
- Joseph GARCIA, le 01.03.83.
- Henri MARI, le 20.04.83.

Longue et paisible retraite.

### MARIAGE

- Daniel, frère de Jean-Pierre SIGUR, le 11.06.83.
- Christian JOSSE, le 18.06.83.

Félicitations aux nouveaux époux.

### NAISSANCE

- Michaël, fils de Christian COLOMBIER, le 04.01.83.
- Bastien, fils de Guy PARMENTIER, le 08.01.83.
- Jessica, fille de Henri GARDEN, le 30.03.83.
- Jérémy, fils de Martine BATTIN, le 20.04.83.

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

### DÉCES

- le 30.12.82, du père de René CARALP.
- le 30.12.82, du grand-père de Daniel ARMAING ARMAING.
- le 04.01.83, de la mère d'Angeline ROUYER.
- le 29.01.83, du père d'André AGOSTINI.
- le 27.02.83, du père de Jacques BRICE.
- le 14.03.83, de Maurice TESTAS, retraité du CAP.
- le 14.04.83, de la grand-mère de Gilbert QUÈRE.
- le 13.05.83, de l'épouse d'André MONFRAIX.
- le 22.05.83, de la grand-mère par alliance de Josette MORÉNO.
- le 29.05.83, de la mère d'Evelyne ALLEMAND.

Sincères condoléances aux familles éprouvées.



par Roland FAJEAU

**HUMOUR**

Pigeonnier à Seilh, Haute-Garonne

